ПЕРВЕНСТВО ЗАВОДСКОЙ МАРКИ ВЫИГРАЛ «ФОРД» с. 50

№10 (892) Октябрь 2005

Обзор отличный!

За рулем



MERCEDES-BENZ S-класса следует моде с. 268

ЧТО ОБУТЬ НА ЗИМУ: ОСОБЕННОСТИ ШИН 214



220 ЭКСПЕРТИЗА: СВЕЧИ ДЛЯ «САМАРЫ»



ХЭТЧБЕКИ ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЗА 200 с. 40



РУССКИЙ ГРАН-ТУРИЗМ с. 102



ISSN 0321-4249


[28] [70]

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №10 2005


[254]


[178]

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

ГРУЗОВИКИ

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 379.



[280] [350]



СОПРОТИВЛЕНИЕ НЕ НАПРАСНО!

«Опираться можно лишь на то, что сопротивляется…»

Конечно, мсье Блез Паскаль, мудрый философ и математик, вовсе не имел в виду автопром, тем более – российский. Однако в наблюдательности уважаемому французу не откажешь – на то он и мыслитель. Действительно: сильные личности в истории всегда сопротивлялись обстоятельствам – слабые же безвольно подлаживались под них. Но выживали, как мы знаем, только сильные.

При [illegible]
тия еди[illegible]
вов. Уж[illegible]

же ВАЗа и его перезрелой «Калины» – но завод довел ее до серии! Это – сопротивление! А взять ТагАЗ – сколько он мучился с выбором подходящей модели для своего конвейера? Того нет, сего нет, но завод упорно «крутится» и ставит-таки машину на поток: это – тоже сопротивление! А еще есть «ИжАвто» с его спорной, казалось бы, «Спектрой» или брошенный на полпути восточными партнерами «Автотор» с «КИА-Рио». Все они по-своему сопротивляются обстоятельствам.

Вообще говоря, наш автопром ни Западу, ни Востоку не нужен – им куда проще до скончания веков продавать нам новенькие машины. Однако вот здесь-то и начинаешь понимать, что наше сопротивление не прошло даром – благодаря ему у нас на глазах нарождаются ростки совсем нового. Самый последний тому пример – изменение политики концерна «Фольксваген», решившего перебросить значительные средства из Индии в Россию. Сценарий с рабочим названием «Топ-проект Россия» предусматривает строительство нового автозавода в Московской области – сборка автомобилей ценой не более 10 000 евро должна начаться уже в середине 2007 года. Плановая мощность нового предприятия – до 200 000 единиц в год!

Необходимое инвестиционное соглашение «Фольксваген» намерен заключить как можно быстрее – фирма сама оповестила нас о своих планах. Причины спешки понятны – доли рынка европейских производителей в России стремительно сокращаются. И опять-таки прав Паскаль – таким образом «Фольксваген» сопротивляется сложившейся ситуации и доказывает всем, что именно на него можно и нужно опираться!

Нашему рынку предстоит стать ареной очень жесткой борьбы – и это хорошо: мы заслужили эту борьбу, она нам нужна! Но ее победитель определится не в кулуарах – судить схватку будет наше народное жюри. Кто из производителей получит «вотум доверия», а кто опять останется «вне игры», решат и наши читатели – с нового года мы начинаем новый «отборочный цикл» для объективного определения лучших из лучших. На наше мнение смело можно опираться – «зарулевцы» всегда сопротивлялись стереотипам, отстаивая свою собственную точку зрения. И автопроизводители это знают.

Выдержит ли такую борьбу ВАЗ? Или сдастся, прекратив сопротивление в угоду тому же «Фольксвагену»? Надеюсь, как бы ни сложились обстоятельства, в выигрыше останется российский потребитель – он получит то, что давно заслужил: доступный и надежный автомобиль, на который можно «опереться»…

И не важно, когда жил Паскаль – в XVII веке или в XXI…

П. МЕНЬШИХ

…ием»-2005 читайте на стр. 28



GREAT WALL HOVER

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров и рабочий объем – 4x2350 см^3; мощность – 96 кВт/130 л.с.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2700 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4620x1800x1710 мм; снаряженная масса – 1800 кг. Дорожный просвет – 200 мм. Колеса – 235/65R17.
- Максимальная скорость – 170 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 10,0 л/100 км.

ИЗ-ЗА ВЕЛИКОЙ СТЕНЫ

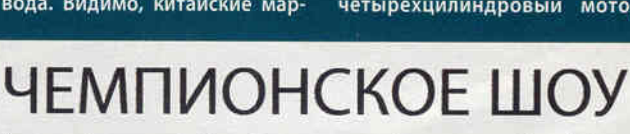
Новый китайский вседорожник назван красиво – «Ховер» (парящий).

Фирма «Великая стена» (Great Wall) уже достаточно известна в России: ее пикапы все чаще встречаются на наших дорогах. «Ховер», справивший в Москве европейскую премьеру, однако, из другого ряда. Это – классический рамный вседорожник с претензией на престижность.

Базовая комплектация стоимостью 24 950 долларов беднее навороченной всего на четыре позиции: в ней нет кожаного салона, электролюка, спойлера и электрорегулировок водительского сиденья. Все остальное – на борту, включая CD-чейнджер на шесть дисков, специальные крепления для детского сиденья и детские ремни безопасности, кондиционер и большой цветной монитор. Нет только… полного привода. Видимо, китайские маркетологи рассудили, что такой «как бы джип» найдет своих покупателей, для которых вполне достаточно мощной рамы и приличного дорожного просвета. Однако при желании реализовать формулу 4x4 всегда можно – были бы «лишние» 2000 долларов.

Под капотом «Ховера» буквально потерялся скромный четырехцилиндровый мотор мощностью 130 л.с., что намекает на возможность появления более солидных двигателей, хотя и с этим агрегатом автомобиль развивает вполне достойную скорость и весьма резво разгоняется. Более того, по данным производителя, машина расходует удивительно мало топлива. Вероятно, впрочем, только в заднеприводной версии.





ЧЕМПИОНСКОЕ ШОУ

Команда формулы 1 «Милд Севен Рено Ф1», уже гостившая в Москве два года назад, вновь устроила шоу. Но с куда большим размахом – на набережной у стен Кремля и при огромном скоплении публики. Говорят, здесь было более 50 тысяч москвичей.

«Рено» привезла обоих призовых пилотов – Фернандо Алонсо и Джанкарло Физикеллу, которые на прошлогоднем болиде сделали несколько кругов по трассе, проложенной по набережной и Большому Москворецкому мосту. Зрители увидели еще заезды раллийных автомобилей французской марки и водную часть программы – яхты и гидроциклы.

Физикелла, впервые побывавший в столице России, был в восторге от города, а Алонсо, совершавший свой второй визит, подметил, что народу собралось гораздо больше, чем в 2003-м на Воробьевых горах. Легко представить, какая масса людей съехалась бы не на шоу табачного спонсора, а на реальный этап формулы! Похоже, о такой возможности в столице надо, к сожалению, надолго забыть.

ПРОГНОЗ Г. ГРЕФА – ТРОЕКРАТНЫЙ РОСТ!

Глава Минэкономразвития РФ Герман Греф заявил, что выпуск иномарок российской сборки к 2008 году вырастет в 3,5 раза, отметив при этом, что режим промышленной сборки, который был утвержден правительством этой весной, уже дал позитивные результаты. Сейчас ведутся переговоры с рядом иностранных концернов о создании производств по сборке автомобилей в России.

ВСТРЕЧАЕМ «УАЗ-ПАТРИОТ»



На Ульяновском автозаводе запущен в серию новый российский вседорожник под громким именем Patriot (ЗР, 2005, № 8). Для этого пустили автоматическую линию сварки кузовов известной немецкой фирмы «Кук», ввели новую окрасочную линию немецкой же компании «Айзенман» (отныне гарантия от сквозной коррозии – 7 лет). Наш «Патриот» вобрал в себя такие зарубежные узлы и агрегаты, как коробка передач Dymos (Южная Корея), приборная панель AIDKO (Иран, по итальянской лицензии), рулевое управление ZF (Германия) и т. д. В перспективе и другие импортные компоненты – подвеска, тормозная система с ABS, кондиционер, подушки безопасности и т. д. Гарантия на автомобиль увеличена вдвое: 2 года или 50 тыс. пробега.

Базовая версия нового вседорожника – Classic стоит 399,9 тыс. руб.



ЕСЛИ «ГОЛЬФ» ПОПЕРЧИТЬ

Индекс R32 в названии модификации скажет знатокам многое.

VOLKSWAGEN GOLF R32

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3189 см³; мощность – 177 кВт/250 л.с.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая или автоматическая DSG.
- Кузов – 5-местный 3-дверный; база – 2580 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4205x1760x1465 мм.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,2 с.

А именно, что это самый мощный представитель семейства «гольфов». Впервые модификация R32 была представлена в 2002 году, когда в строю еще стояло его четвертое поколение. Последователь претворяет в жизнь ту же философию: минимум внешнего «декора», максимум технических доработок.

Острый глаз сразу приметит и два патрубка выпускной системы из полированной стали, и огромные 18-дюймовые колеса, сквозь которые просвечивают 345-мм тормозные диски, и передний бампер с развитыми жабрами воздухозаборников... Но это скорее необходимость, нежели пижонство: ведь под капотом R32 размещена 250-сильная «шестерка» объемом 3,2 л, прыть которой может обуздать лишь электроника: максимальная скорость ограничена 250 км/ч. «Гольф R32» образца 2005 г. мощнее предшественника на 9 л.с. и быстрее его, особенно с автоматической трансмиссией DSG, как будто сделанной специально для такого случая! (Удобство «автомата», скорость переключения спортивной «механики».) Как прежде, в копилку управляемости можно добавить полный привод и низкую посадку – клиренс уменьшен на 20 мм.

Алюминиевые педали, спортивные сиденья и руль, отделанный перфорированной кожей, – все это предлагают уже в базе. Как, впрочем, и многое другое: датчик дождя, систему контроля за давлением в шинах, ESP, шесть подушек безопасности, аудиосистему с десятью динамиками, установку «Климатроник» и биксеноновые фары. Впрочем, удивляться роскоши не стоит – цена машины от 32 000 евро. Премьера R32 прошла на автосалоне во Франкфурте, после чего авто сразу же предложили для продаж.

КОРОТКО

- В последний день лета 2005 года с главного конвейера АВТОВАЗа сошел 23-миллионный автомобиль. Им стала «Лада-110» с 16-клапанным двигателем объемом 1,6 литра в комплектации «люкс». Юбилейный автомобиль, переданный компании «Питер-Лада», отправился на берега Невы.

- «Даймлер-Крайслер» завершил в Барнауле автотехническую экспертизу машины, в которой погибли алтайский губернатор Михаил Евдокимов и его спутники. Результаты экспертизы переданы в прокуратуру Сибирского федерального округа.

- Компания «СеверСталь-Авто» объявила о начале официальных продаж в России автомобилей под маркой «Саньён» (SSangYong). Покупателям предложат три модели корейской сборки: вседорожник «Рекстон» (Rexton) – от $32 990, пикап «Муссо-Спортс» (Musso Sports) – от $21 990 и мини-вэн «Родиус» (Rodius) – от $35 990. Первый из них уже в декабре начнут собирать в России на заводе ЗМА (Набережные Челны).



- На заводе СП «Автофрамос» в конце октября – начале ноября вводят вторую смену. До этого сборка автомобилей «Рено-Логан» в Москве ограничивалась одной сменой. За первые два месяца продаж в России реализовано 1200 машин и получено заявок от покупателей еще на 5 тысяч.

МИЛЛИОН «ГАЗЕЛЕЙ»

Самый популярный грузовичок России – «Газель» разменял первый миллион. Кстати, на одном из первых московских автосалонов «За рулем» присудил специальный приз новой полуторке. Как в воду глядели: какие-то десять лет и вот уже на табличках семизначные номера! Именно «газели» помогли нижегородскому заводу выжить, да и сегодня они – его главный «локомотив». На рынке грузовиков в СНГ доля ГАЗа (считай – «Газели») составляет 49,5%, а на внутреннем рынке – более 50%.



ГОЛЛАНДСКИЙ НА РОССИЙСКИЙ ЛАД

Компания АМТЕЛ приобрела 100% акций фирмы «Фредештайн» – голландского производителя шин. Теперь на предприятиях в Кирове и Воронеже освоят производство голландских шин. Весьма любопытно, что до 70% продукции будут продавать в Европе. Как заявил генеральный директор компании Алексей Гурин, качество шин, произведенных на предприятии в Голландии и на наших заводах, будет одинаковым.

ВАМ, ДОМОСЕДЫ!

Все свое вожу с собой – реализовать такое путешествие позволяют дома на колесах. Такие, как новейший «Мега-Вэн».

На прошедшем в конце августа ежегодном «Караван-салоне» в Дюссельдорфе несомненной звездой стал «Мега-Вэн» фирмы «Бюрстнер», смонтированный на шасси автомобиля «Рено-Мастер». Аккурат к салону поспели результаты тестов на безопасность, проведенных немецким клубом ADAC, в которых победу одержал как раз кемпер на базе этого автомобиля.

«Мега-Вэн» позиционируется фирмой как подвижный дом будущего – именно такими видятся кемперы в дальнейшем. При ближайшем рассмотрении, впрочем, внешний облик новинки не поражает, футуристический вид придает в основном необычная раскраска. Перспективные идеи скрываются внутри.

Сзади с помощью электропривода выдвигается специальный отсек, в котором прячется велосипед или даже скутер. Душевая кабина устроена таким образом, что при желании в хорошую погоду ее можно «вывернуть наизнанку» и плескаться уже снаружи. Другая новинка – кресла системы «Трэвеллэндж», которые по-разному устанавливаются в походном и жилом положениях. Все они, кстати, оборудованы трехточечными ремнями безопасности, что позволяет путешествовать, находясь в любой комнате. Кроме того, водителя защищает и подушка безопасности.

В дальних путешествиях трудно обойтись без штурмана. Если не забираться далеко на неоцифрованные российские просторы, поможет обязательный спутниковый навигатор.

Разумеется, в «Мега-Вэне» есть также все необходимое для автономной жизни, включая аудиовидеосистемы, холодильник, микроволновую печь и газовую плиту.

BUERSTNER MEGA-VAN IT 675

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2463 см³; мощность – 84 кВт/114 л.с. при 3500 об/мин; максимальный крутящий момент – 290 Н·м при 1600 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – кемпер; габарит жилого отсека (длина х ширина) – 6350x2350 мм.



КОРОТКО

- «Форд-Фокус» второго поколения набирает обороты: по прошествии всего трех месяцев с конвейера во Всеволожске сошел 10-тысячный автомобиль. Им стал седан с мотором 1,6 л и автоматической коробкой передач в люкс-комплектации Ghia. Напомним, что в планах «Форда» довести объем производства «Фокуса 2» до 120 000 машин в год.

- С будущего года автомобиль, почти 30 лет известный во многих странах как «Нива» (ВАЗ-2121), официально станет именоваться LADA 4x4. С 2006-го вступает в силу соглашение между АВТОВАЗом и «Дженерал моторс», согласно которому бренд Niva полностью перейдет к «Джи-Эм» и будет использован только на модели «Шевроле-Нива» производства СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ».

- В Москве руководители НИЦИАМТ (более известен как Дмитровский автополигон) и компания «Пекинский джип» подписали договор о сотрудничестве в сертификации китайских автомобилей, а также подготовке рекомендаций для адаптации этих машин к российским условиям. За последний год на полигоне уже сертифицировано пять китайских моделей, на очереди еще около десяти.

- На пресс-конференции в Токио исполнительный президент «Хонды» Такео Фукуи заявил, что разрыв между самым большим на сегодня шестицилиндровым двигателем и разрабатываемым для преемника модели NSX V10 будет слишком велик, потому фирма приступает к работам над «восьмеркой». Ее предложат американцам в пикапах «Риджлайн».



ОЧЕРЕДНОЙ ПРЫЖОК «ЯГУАРА»

Незадолго до премьеры на автосалоне во Франкфурте фирма обнародовала описание новой модели XK.

Это совсем не рестайлинг, хотя, конечно, своим традициям фирма не изменила. В продаже новинка появится весной будущего года и станет первым представителем очередного поколения семейства кошачьих.

Дизайн нового XK выполнен на основе представленного в Детройте концепта Advanced Lightweight Coupe, от него же позаимствована и «легковесность». Несущая структура изготовлена из алюминиевых сплавов, при этом широко применялись технологии клепки и склеивания. В итоге удалось повысить жесткость кузова на 31% по сравнению с предшественником.

Под капотом вполне уютно разместилась модернизированная 4,2-литровая «восьмерка», которая выдает крутящий момент 343 Н·м уже с 2000 оборотов. Можно себе представить, какую динамику это гарантирует!

Разумеется, XK оснащен всевозможными электронными помощниками водителя, такими, как новая система динамической стабилизации TRAC DSC и адаптивный круиз-контроль с радаром.

JAGUAR XK

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4196 см^3; мощность – 219 кВт/298 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 420 Н·м при 4100 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 2-дверный; база–2752 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4791x2070x1322 мм; снаряженная масса – 1595 кг.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,2 с.

Но это уже становится привычным для автомобилей премиум-класса. Необычна, скорее, проявленная забота о… пешеходах, которым не повезет оказаться на пути «Ягуара». При наезде система PDBS (Pedestrian Deployable Bonnet System) в доли секунды поднимет заднюю часть капота на 100–150 мм, что смягчит удар.



ДНЕМ С ОГНЕМ

Езда с ближним светом днем предписана ПДД многих европейских стран. Теперь к ним (а это Дания, Эстония, Исландия, Италия, Хорватия, Латвия, Македония, Норвегия, Швеция, Словения и Венгрия) прибавилась и Австрия. Кроме того, в Литве, Польше, Португалии, Словакии и Чехии свет днем предписано включать в осенне-зимний сезон. Во Франции же и Швейцарии дорожная полиция лишь рекомендует не экономить на «свечах». Кстати, фирма «Осрам» представила новую серию лампочек Light@Day, срок жизни которых существенно увеличен благодаря новой технологии изготовления.





КОРОТКО

Планы построить «папамобиль» на базе «Фольксвагена-Туарег» потерпели фиаско. Его Святейшество Бенедикт XVI отказался от очередной спецмашины и попросил руководство «Фольксвагена» передать больницам пару микроавтобусов скорой помощи на базе «Фольксвагена-LT35». Что и было сделано в подобающей случаю торжественной обстановке.



Ульяновский автомобильный завод, совсем недавно начавший производство вседорожников «Патриот», планирует начать поставки этой модели в Латинскую Америку. Официальный дистрибьютор ОАО «УАЗ» в Колумбии уже приобрел несколько машин в комплектациях Comfort и Classic. В прошлом году УАЗ поставил сюда 52 вседорожника «Хантер» своей сборки с дизельными двигателями «Андория».

«Додж-Нитро» – новый вседорожник – пока еще концепт-кар. Однако уже в 2007-м он должен появиться в американских автосалонах. Вопреки



названию автомобиль не имеет впрыска закиси азота. Но и на одном бензине мотор в 210 л. с. разгоняет 5-местный вседорожник до сотни за 10 с и позволяет нестись по хайвэям со скоростью до 180 км/ч. Бензин нынче дорог: запланирована и дизельная версия.



КУПЕ НА ЧЕТВЕРЫХ

«Пежо» отдал дань традиции: во Франкфурте представлено элегантное купе на базе 407-й модели.

У «Пежо-407 купе» все четыре сиденья полноценные, вот только на дверях «сэкономили». Так что о формуле 2+2 можно забыть. По сравнению с предшественником длина салона выросла на 58 мм, а в плечах он раздался на целых 130 мм. Ощущение простора создает также огромная площадь остекления – 2,8 м^2, что уже сравнимо с парниковыми стандартами. Как ни странно, дизайнеры подумали и о багажнике: у нового купе он удобного квадратного формата, да плюс к тому задние сиденья складываются по частям – тогда длина грузового отсека достигает 1,6 м!

Платформа позаимствована у седана, но центр масс понизили на 25 мм, а колею расширили. Вкупе с увеличенной жесткостью на кручение эти меры должны обеспечить спортивную управляемость и устойчивость на трассе.

А они потребуются: даже самый слабый из двигателей – 2,2-литровая «четверка» – развивает 163 л.с. Дальше по гамме моторов мощность переваливает за 200 л.с., как у бензинового, так и у... дизельного двигателя. Этот агрегат с двойным турбонаддувом впервые займет место в 407-й модели именно в купе. Коробки передач в новинке только шестиступенчатые, но могут быть как механическими, так и автоматическими.

Купе, прежде всего, задумано как скоростной автомобиль, поэтому безопасности уделено самое пристальное внимание. Здесь обязательны не только ABS, но и система стабилизации CDS, «брейк эссист», контроль тяги. На крайний случай безопасность седокам обеспечат минимум семь подушек, трехточечные ремни на всех местах, активные подголовники... При аварии автоматически разблокируются двери, включится аварийная сигнализация и, кроме того, на «ближайший» спутник уйдет информация о координатах ДТП.

PEUGEOT 407 COUPE

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2946 см^3; мощность – 155 кВт/211 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 290 Н·м при 3750 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 2-дверный; база – 2720 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4820x1870x1400 мм; объем багажника – 400 л; снаряженная масса – 1637 кг.
- Максимальная скорость – 235 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 10,2 л/100 км.

КОРОТКО

■ В конце лета «Каскад Фильм» и официальный дилер «Фольксвагена» компания «Германика» организовали в Москве парад «жуков», который на несколько часов заполнил центр города. Шествие завершилось у кинотеатра «Прага» импровизированной выставкой «жуков» и премьерой приключенческой комедии «Сумасшедшие Гонки».



■ Немецкое тюнинговое ателье «Маттинг» предлагает так называемый «кит-комплект» для «Ауди-ТТ». Клиренс можно уменьшить на 20–50 мм, заказать колесные диски диаметром 19 дюймов и соответствующие шины, изменить светотехнику и детали салона. Но главное – открывающиеся вверх двери. Среди поклонников тюнинга они нынче особенно модны.



■ Европа уже готовится принять 8-е поколение «Хонды-Сивик» в облике 5-дверного хэтчбека английского производства. А для американского рынка готовят совсем другие машины с менее экстравагантным дизайном – седан, а также купе (на фото), которое дебютирует в 200-сильной модификации Si уже к концу года.





СПОРТСМЕНЫ ИЗ НАРОДА

У европейских дилеров «Шевроле» появились спортивные версии «Калоса», «Нубиры» и «Эванды». Последняя на 30 мм ниже обычной, у нее литые 17-дюймовые диски и окрашенные в цвет кузова бамперы. У «Калос Спорт» (у нас – «Авео») тоже более спортивный облик: спойлеры спереди и сзади, литые 14-дюймовые диски. Универсал (!) «Нубира Комби Спорт», как и «Эванда», ниже на 30 мм, оснащен литыми 16-дюймовыми дисками и спойлером на крыше.



BYD FLYER 7083A

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3х6х796 см³; мощность – 29,4 кВт/40 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 62 Н·м при 4500 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 4-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2300 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3500х1445х1470 мм; снаряженная масса – 720 кг. Дорожный просвет – 150 мм.

■ Максимальная скорость – 118 км/ч; расход топлива в смешанном цикле – 4,4 л/100 км.



ПОДНЕБЕСНЫЙ ТИХОХОД

Малютка «Флайер» (Летун) из Китая наверняка вскоре появится на наших дорогах.

Компания BYD до сих пор была знакома скорее специалистам по мобильным телефонам, нежели автомобилистам: она – крупный поставщик аккумуляторов. Следуя правилу не класть яйца в одну корзину (ученые называют это диверсификацией), фирма обзавелась автозаводом мощностью до 200 000 автомобилей в год. Оттуда и «прилетел» на МИМС-2005 малютка «Флайер», для которого московский показ стал европейской премьерой.

Автомобиль выполнен в типично городском стиле: маленький, верткий, экономичный. Последнее в полной мере относится и к цене: в России базовая версия стоит всего 6200 долларов. Совсем недавно столько же стоил «Дэу-Матиз», но у него в базе не было магнитолы, противотуманных фар и плафона в задней части салона. Если же заказать «Флайер» за 7800 долларов, появятся и литые диски, и зеркала с электрорегулировкой и встроенными повторителями указателей поворота, кондиционер, все четыре электростеклоподъемника и даже отделанная кожей ручка переключения передач. Но вот усилитель руля здесь не предусмотрен, да и на ходу «Флайер» не слишком резв: трехцилиндровый моторчик BYD развивает лишь 40 л.с., так что в скромной линейке автомобилей А-класса эта машина займет место между «Окой» и «Матизом».

Пятидверный кузов «Флайера» показался весьма удобным для… пассажиров сзади: места в ногах невероятно много. Как оказалось, за счет пространства водителя! Впрочем, представители фирмы обещают, что в исполнении для России салазки передних сидений будут удлинены – все-таки «стандарты» среднего китайца и европейца заметно отличаются.

DAF С ЕВРО V



На автосалоне коммерческих автомобилей, который пройдет в Амстердаме с 14 по 22 октября, компания ДАФ представит новый тягач с двигателем 12,9 л, отвечающим нормам Евро IV и Евро V (в зависимости от исполнения). Внутри новой кабины «Супер-Спейс» несметное количество различных тайничков для полезных вещей, заново спроектирована спальня. Коробка передач AS-tronic управляется подрулевыми рычажками – ни дать ни взять формульный болид. На рынок автомобиль выйдет в 2006 году.

«ГОЛЬФ» НАГНЕТАЮТ

«Фольксваген» представил систему «Твинчарджер» для моторов серии FSI. По существу – это комбинация механического нагнетателя и турбонаддува. С 1,4-литрового двигателя удалось снять 170 л. с., а максимальный крутящий момент 240 Н·м мотор выдает с 1750 об/мин. Для начала такой агрегат установили на «Гольф GT», который разгоняется до сотни за 7,9 с. «Максималка» – 220 км/ч.

КОРОТКО

■ Представители «Форда» объявили о том, что под европейский отзыв автомобилей «Фокус 2» из-за дефекта стеклоочистителя попадают и автомобили, выпущенные в России на заводе во Всеволожске. Кроме того, отзыв по этой причине затронет также мини-вэны «Форд Фокус C-max». Как объясняют, корпус электродвигателя оказался негерметичен и может пропускать влагу, в результате не исключено короткое замыкание в электропроводке. Устранение неисправности занимает всего около часа, все работы проводятся бесплатно.

■ Английская полиция приобрела гибридные «Лексус-RX 400h». Это первый в мире эксперимент по использованию таких машин в спецслужбах. Полицейские авто Британии наматывают в год 14,5 млн. миль и сжигают 390 000 л горючего, купленного на деньги налогоплательщиков. На бензине и решили экономить: в условиях города с частыми



разгонами и торможениями гибридная схема наиболее эффективна.

■ «Рено» отозвал по всему миру 173 000 автомобилей «Клио» из-за проблем со звуковым сигналом. Причина – неправильно проложенный кабель в машинах, сошедших с конвейера с 8 мая 2003 г. по 18 сентября 2004 г. Возможное короткое замыкание цепи благодаря предохранителю не приводит к пожару, но лишает «Клио» голоса.

У «ЭНДО» ВСЕГО 5 $м^2$

Во Франкфурте «Тойота» представила городской концепт «Эндо», в котором минимализация, похоже, доведена до логического конца. На площади 5 $м^2$ удобно размещаются четыре человека. Через всю переднюю панель, слева направо, протянулся жидкокристаллический монитор – он дает полную информацию о функционировании систем авто. Двери благодаря двойным шарнирам открываются особенно «экономно», сиденья передвигаются по отдельности и могут складываться. Концепт разработан во французском дизайнерском бюро «Тойоты», что роднит его с новым «Ярисом».



МАЖОРНАЯ «НОТА»

К весне «Ниссан» пополнит модельный ряд 5-дверным хэтчбеком «Ноут», в котором знатоки узнают почти неизменившийся концепт-кар «С-Ноут», показанный на автосалоне в Париже в 2003 г. Глядя на профиль, можно предположить, что фирма сделала упор на богатые возможности трансформации салона этой модели. Так и есть: задние сиденья двигаются продольно, а колесная база больше, чем у «Фольксвагена-Гольф» (2600 мм). На «Ноут» будут ставить четыре двигателя: 1,5-литровые дизели мощностью 68 и 86 л.с. и бензиновые моторы объемом 1,4 и 1,6 л (88 и 110 л.с.).



КОРОТКО

■ Министр транспорта ФРГ д-р Штольпе призвал оснащать все авто ESP, поскольку, согласно последним исследованиям, эта система способна резко сократить количество тяжелых ДТП с летальным исходом. Пока в те 64% машин, что оснащают этой системой в Германии (по Европе – 36%), редко входят автомобили малого класса – установка ESP приведет к подорожанию малюток, а конкуренция в этом сегменте, напротив, диктует снижение цены. Штольпе призвал производителей добровольно изменить ситуацию, пригрозив выйти с соответствующей законодательной инициативой.

■ Шведский СААБ провел на редкость удачный рестайлинг модели 9-5, и автомобиль буквально преобразился. Под капотом могут быть установлены фиатовский дизель мощностью 150 л.с., 260-сильный турбомотор объемом 2,3 л, а также экологически чистый двигатель «БиоПауэр», работающий на смеси бензина и спирта.



■ БМВ представила бронированный автомобиль 5-й серии в исполнении «Секьюрити». Это ответ на участившиеся случаи разбойных нападений на владельцев БМВ в некоторых развивающихся странах, к коим на Западе относят и государства СНГ. Класс В4 подразумевает защиту от револьвера «Магнум 44» и аналогичных. Кроме брони, автомобиль оборудован стеклами толщиной 21 мм, покрытыми поликарбонатной пленкой. Колеса, естественно, тоже не боятся пуль. Внешне такое авто не отличить от обычной «пятерки».



НА РАВНЫХ С ПОТОМКАМИ

Немецкий автоклуб AvD провел на Нюрбургринге Гран-при олдтаймеров. Среди раритетов был и «Бентли-Спид 8» под управлением пятикратного победителя «Ле-Мана» Дерека Белла. Автомобиль прокатился в компании потомков – «Континенталя-GT» и «Флаинг Шпура».

«ДЭЙМЛЕР» ВЕРНУЛСЯ

После семилетнего перерыва шильдик «Дэймлер» вновь появился на автомобилях «Ягуар». Фирма представила новый «Дэймлер-Супер Эйт» – версию «Ягуара-XJ» с удлиненной базой и 4,2-литровым мотором в 395 л. с. Внешне автомобиль отличается решеткой радиатора, эмблемой с буквой D, хромированными молдингами вокруг зеркал, задних фонарей и боковых окон. Внутри ковры из шерсти ламы, ореховое дерево, кожа, управляемая голосом климатическая установка и даже выдвижной стол для пикника. Все это за 112 500 евро.



ОНИ СКАЗАЛИ «ЙЕС!»

В 1996 году выпускники немецкого вуза Герберт Функе и Филипп Вилль разработали алюминиевую пространственную раму двухместного спорткара YES! (восклицательный знак входит в название). Автомобиль показывали на международных автосалонах, и молодые бизнесмены начали его мелкосерийное производство. Сегодня фирма «Функе и Вилль» уже экспортирует «Йес!» в Бразилию, Китай, Дубай, Японию, Корею и Швейцарию. В ее планах – создание дочернего предприятия в США.



ТЕПЕРЬ С МОТОРОМ

В Калифорнии показали «Ламборгини-Концепт S». До этого, в Женеве, был представлен лишь безмоторный макет. Пилот и пассажир сидят в отдельных отсеках, ветрового стекла нет – вместо него аэродинамические отражатели, направляющие поток воздуха выше головы. Автомобиль оснащен 10-цилиндровым двигателем от модели «Галлардо». Машину представляли президент фирмы Стефан Винкельманн (на фото слева) и дизайнер Люк Донкерволькe. «Концепт S», вероятно, построят ограниченной серией для продажи.

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

Курение вредит вашему автомобилю! К такому выводу пришли английские маркетологи. Они имеют в виду падение стоимости автомобиля на вторичном рынке, если он принадлежал курящему водителю. Прожженные сиденья, запах в салоне, изменение цвета обивки потолка – считайте, 350 долларов вы потеряли. Впрочем, курящих водителей становится все меньше. А скоро в Европе сигарета за рулем может оказаться вне закона.





HONDA CIVIC

2,0 л, 200 л.с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Type R, $34 900.

В с...
ц...
р...
с...
ен-C4»,
симпати...
покупате...
модели
модифи...
ная пот...
сорвигол...

ДАЙ ПРИКУРИТЬ!

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

MINI

1,6 л, 170 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Cooper S, €28 600 ($35 400).

CITROEN C4

2,0 л, 177 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация VTS, $27 890.

Всего несколько месяцев назад на нашем рынке появился броский хэтчбек «Ситроен-C4», сразу завоевавший симпатии покупателей (и покупательниц). Есть у этой модели и весьма мощная модификация VTS, призванная потешить самолюбие сорвиголов. Мы решили проверить «Ситроен» на соответствие имиджу «зажигалки» и подобрали ему весьма достойную компанию – «Хонду-Сивик Type R» и «Мини-Купер S». Постараемся учесть и практичные качества машин, именно как средств передвижения: для этого и предназначена балльная оценка.

ГОРЯЧО

Самый яркий автомобиль в нашей компании, безусловно, «Мини-Купер S». Перепутать его невозможно ни с кем, разве что с первоисточником образца 1959 года. Конечно, «клон» совсем другой: это детище БМВ со всеми вытекающими из этого последствиями в виде тщательно настроенного шасси, отменного двигателя и стильного интерьера.

Салон требует привыкания. Точнее, второстепенные его элементы: круглый тахометр в ободе руля, огромный стрелочный спидометр в центре передней панели и «троллейбусные»

MINI

- Ремейк классического «Мини» 1959 года дебютировал осенью 2001-го, спустя три года на его базе появился кабриолет. В январе 2005-го в США представили самую мощную комплектацию Cooper S Works.
- Двигатели: бензиновые 1,6 л (90–210 л.с.), дизельный 1,4 л (75 л.с.).
- Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатые, 6-ступенчатый «автомат», вариатор.
- Комплектации: One, Cooper, Cooper S, Cabrio One, Cabrio Cooper, Cabrio Cooper S, Cooper S Works.
- Цена: €19 500–32 500 ($24 000–40 000).

тумблеры управления стеклоподъемниками на консоли. Зато руль, педали, коробка передач – сплошной восторг! Малейшее движение пухлого маленького бублика вызывает четкий и моментальный бросок по заданной траектории.

Дизайн, как и техническая начинка «Купера S», – заслуга специалистов БМВ.



Расположенные посередине стволы выпуска, снежная шапка на крыше так и кричат: «Меня не перепутаешь!».

Несерьезный на вид коротыш с белой кепкой крыши вскоре доказывает, что внешность обманчива. Он летит по дороге, словно теннисный мяч после четкой подачи: быстро, красиво, точно. При мощности 170 л.с. двигатель, оснащенный механическим нагнетателем, обладает достаточным моментом, чтобы подхватывать «Купер S» начиная с 2500 об/мин. Там, где большинство «наддувных» моторов только просыпаются, «Мини» уже присвистывает компрессором и живо реагирует на нажатие педали газа.

О том, что под холодным шариком шестиступенчатой механической коробки скрыт сложный механизм переключения, даже не думаешь – передачи перещелкиваются моментально, ошибку допустить практически невозможно.

В близких к критическим режимах «Мини» лишь тревожно подмаргивает символом ESP на панели, продолжая с каким-то картинговым упрямством прописывать повороты. Один из рекордно жестких в классе кузовов (24 000 Н/град!), независимая задняя подвеска с настроенными на спортивную езду амортизаторами и пружинами знают свое дело отменно.

За поведение на дороге отвечают не только отключа-



Неприкрытый китч в салоне «Мини» вызывает лишь положительные эмоции. Напольная педаль газа – признак породы.

Украшение консоли – тумблеры в нижней части, которыми так и хочется лишний раз пощелкать. А прямо над ней – огромный циферблат спидометра.



Если в «зажигалке» случится везти пассажиров, то хуже всего придется гостям на заднем сиденье «Мини».

РЕЗЮМЕ

Mini Cooper S – стильная игрушка для поклонников активной езды, удел которой быть вторым автомобилем в семье.

Общая оценка **7,4**

➕ Броские, запоминающиеся внешность и салон, хорошая обзорность, отменная управляемость.

➖ Требует привыкания расположение приборов, нервная реакция на неровности при высоких скоростях.

емая система стабилизации DSC, но и постоянно активированная CBC – контроль за торможением в повороте. Если в повороте надо тормозить – не самое, надо сказать, безопасное действие – CBC вычисляет, какому из колес требуется максимальное тормозное усилие. Риск заноса существенно снижается.

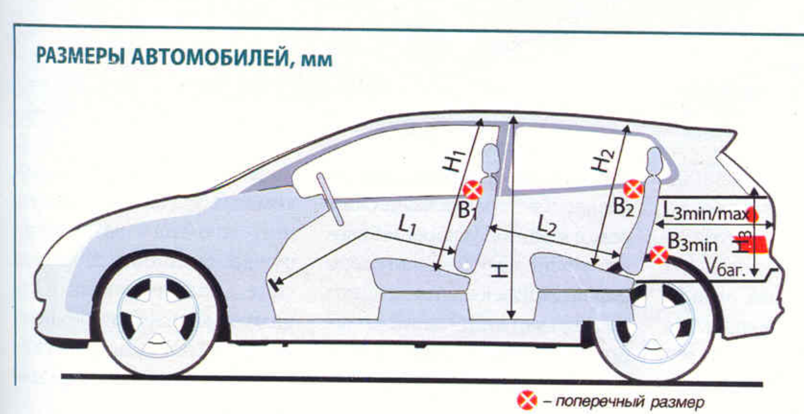
Подача – отскок – прием – подача… с ростом скорости «Купер» продолжает движение в теннисной манере, изрядно потряхивая на неровностях, не позволяя водителю расслабиться ни на минуту. Вообще, эта машина требует от вас взаимного уважения: мол, я способна на многое, а что можешь ты?

ЖАРКО

По вечерам окрестности Московского университета напоминают то ли автошоу, то ли мотогонки: после захода солнца сюда стекаются любители похвастать своим быстрым аппаратом и просто зеваки – поглазеть на дорогие, редкие и броские машины и мотоциклы. Едва проехав первые метры на «Хонде-Сивик Type R», подумал – этот вечер я тоже проведу у МГУ.

Признаться, внешне хэтчбек не вызывает бури эмоций: приземистый, плотно сбитый, но немного ленивый силуэт поначалу не вяжется с имиджем одной из самых быстрых в своем классе машин. Но стоило оказаться за рулем, как настроение изменилось! Прекрасные сиденья хоть и лишены поясничного подпо-

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	MINI COOPER S	HONDA CIVIC TYPE R	CITROEN C4 VTS
L_1	960–1165	920–1115	945–1130
L_2	545–790	595–840	595–820
H	1135	1157	1185
H_1	1020	1015	**1025**
H_2	945	955	940
B_1	1277	**1350**	1325
B_2	1070	1283	1320
$L_{3min-max}$	510–1100	765–1495	780–1410
B_{3min}	825	1040	1040
H_3 (высота багажника)	505	515	495
$V_{баг.}$, л	120	256	284

HONDA CIVIC

- Седьмое поколение «сивиков» появилось в 2001 году. Представлено 3- и 5-дверными хэтчбеками, седаном и купе.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (90–200 л.с.), дизельный 1,7 л (100 л.с.), гибрид (90 л.с.).
- Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатые, автоматическая 4-ступенчатая, вариатор. Последний устанавливают на гибридную версию.
- Комплектации: 7 уровней.
- Цена: $20 900–34 900.

ра, позволяют удобно усесться в считанные секунды. Салон – полная противоположность «Мини». Аскетичная панель приборов не преподносит никаких сюрпризов, но прекрасно справляется со своей задачей: белые шкалы читаются легко. Пожалуй, единственная экстравагантная деталь интерьера – вынесенный на консоль рычаг шестиступенчатой коробки.

Коротко чиркнул стартер, и под капотом затикал 200-сильный мотор, в унисон самоуверенно забасила выпускная система… поехали!

Характерная черта многих моторов «Хонда» – система изменения фаз газораспределения серии VTEC, позволяющая как бы совмещать в одном двигателе два. В случае с «Type R» этот принцип доведен до совершенства. До 5000 об/мин «Сивик» уверенно, но вполне спокойно следует за педалью газа в экономичном режиме. Утапливаем педаль, главное – не переключаться раньше времени! Через мгновение стрелка тахометра метнется вправо, из-под капота раздастся металлический рев, а мощное ускорение вдавит тебя в кресло. Вот теперь пора вторую – клац-клац, все тот же металлический оттенок и в голосе коробки передач. Все, пора тормозить!

«Type R» был представлен в 2001 году, но сдержанная внешность возраста не выдает.

Весь увешан пластиком, абсолютно весь… Несмотря на аэродинамический обвес, владелец «Хонды» рискует оторвать в первую очередь выпускную систему, нависающую в 124 мм над дорогой.



В первые же минуты знакомства эта машина дает понять, что она – детям не игрушка. Отличные динамические характеристики и понятная, хоть и без изюминки, управляемость щедро сдобрены адреналином взрывно-



Интерьер «Сивика» балансирует между нарочитой лаконичностью и вызывающей простотой.

К рычагу на консоли привыкаешь буквально в считанные секунды. Цвет салона не зависит от окраски кузова.



Удобной посадке на задний диван препятствует водительское кресло, не откидывающееся вперед.

РЕЗЮМЕ

Honda Civic Type R – совмещает в себе качества практичного хэтчбека и настоящего Driver's car – автомобиля для водителя.

Общая оценка

7,7

(+) Отличная разгонная динамика, удобные сиденья, низкий расход топлива, полноценные места на заднем сиденье и неплохой багажник.

(–) Чуть недотягивает до идеала обратная связь на руле, высокая цена, небогатая комплектация.

го мотора, по-спортивному короткоходной коробкой передач и жесткой подвеской. Именно поэтому я не удержался от короткой дуэли с владельцем пусть и не самого мощного, зато одноименного спортбайка. К моему и, надо полагать, мотоциклиста удивлению, на первой сотне вперед вырвалась четырехколесная «Хонда» – то есть автомобиль. Дальнейший разгон не позволили продолжить правила дорожного движения и здравый смысл. Наши замеры подтверждают субъективные ощущения: «Type R» набирает первые 100 км/ч за семь с небольшим секунд.

«Хонда» – самый шумный, жесткий, дорогой и при этом бедный в оснащении автомобиль из троицы: у него нет не только системы стабилизации, но даже кондиционера! За установку последнего дилер попросит около 2000 долларов... Но странное дело: по прошествии нескольких дней, вернув машину хозяину, об этих минусах уже не думаешь, а лишь вспоминаешь тот заряд энергии, который неизменно дарит «Type R».

ТЕПЛО

Стоило «Ситроену» представить «це-четвертый», как на него посыпались самые разнообразные призы. Таковых набралось более полутора десятков, включая второе место в конкурсе «Европейский автомобиль 2005 года». Однако в дизайне нет и намека на агрессивность, столь необходимую, как мне кажется, настоящей «зажигалке». Тестовый C4 мало чем отличается от базовых версий машины, и его женственность не в силах скрыть ни надписи VTS на корме и по бокам, ни прямоугольный патрубок выпускной системы, ни 17-дюймовые колеса. Не меняет картину и салон. Сиденья удобны, не мнут бока «излишняя» боковая под-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Модель	MINI COOPER S	HONDA CIVIC Type R	CITROEN C4 VTS
Противотуманные фары	•		•
Центральный замок	•	•	•
Электростеклоподъемники	•	•	•
Регулировки рулевой колонки (высота/длина)	•/–	•/–	•/–
Электрозеркала	•	•	•
Эл. обогрев зеркал	•		•
Эл. обогрев ветрового стекла	•		
Подогрев сиденья	•		•
Кондиционер	•		•
Климат-контроль	•		•
Круиз-контроль	•		•
Подушки безопасности (фронтальные/боковые)	•	•	•
Аудиоподготовка	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Кожаный салон	•	•	•
Разрезное заднее сиденье	•	•	•
Полноразмерная запаска			•

CITROEN C4

- Представлен в сентябре 2004 года, пришел на смену модели «Ксара». Тип кузова: 3- и 5-дверный хэтчбек.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (90–177 л.с.), дизельные 1,6–2,0 л (90–136 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: VTR, VTR-Pack, VTS.
- Цена: $17 390–27 890.

держка и жесткий профиль; «мини-вэновские» окошки у передних стоек создают атмосферу скорее семейного авто; звук работающего на холостом ходу двигателя совсем не похож на злобный рык… Может быть, все изменится в движении?

С4 живо откликается на педаль газа и без напряжения вливается в поток. Тихо, комфортно и обыденно. Субъективно кажется, что машина уходит со светофора лишь чуть быстрее большинства. Но стоит на секунду оторваться от дороги и бросить взгляд в зеркало заднего вида, как становится ясно – ты далеко впереди всех!

Кстати, обзор назад очень необычен: широченные задние стойки сужают вид; в то же время экстравагантный дизайн кормы с двойным остеклением позволил опустить линию обзора гораздо ниже привычного уровня. Но не будем отвлекаться – мы вновь на стоп-линии в ожидании старта! Динамичный разгон чуть портят большие ходы рычага пятиступенчатой коробки передач, хотя к избирательности претензий нет. Педальный узел явно не рассчитан на ботинок 44-го размера; к тому же быстро перенести ногу с газа на тормоз не удается, поскольку педали расположены на разном уровне. Управление замедле-

Чем «Ситроен» может похвастать, так это многочисленными победами в «конкурсах красоты». За ближний и дальний свет отвечают ксеноновые фары.



Похожую корму можно встретить у нескольких моделей других фирм, однако обзор назад у «Ситроена» – лучший.



Если попытаться оценить интерьер С4 одним словом, это будет «уютно».

Изменяя тот или иной параметр, не знаешь, на каком из трех контрольных дисплеев искать отклик.

Сзади в «Ситроене» спокойно усаживаются двое взрослых.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	MINI COOPER S	HONDA CIVIC Type R	CITROEN C4 VTS
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1229,5	1253,5	1357
Нагрузка на ось, кг: переднюю	749,5	778,5	839,5
заднюю	480	475	517,5
Дорожный просвет, мм	94	124	160
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,36	2,28	2,83
0–60 км/ч	3,81	3,74	4,30
0–80 км/ч	5,82	5,38	6,43
0–100 км/ч	8,17	**7,49**	8,82
0–120 км/ч	11,70	9,96	12,15
0–140 км/ч	14,83	13,39	16,02
0–160 км/ч	19,64	17,60	22,02
0–400 м (км/ч)	145,19 (15,83)	150,87 (15,42)	142,04 (16,49)
0–1000 м	28,86	27,93	29,71
Максим. скорость, км/ч	216,15	**223,94**	221,52
Погрешность спидометра, %	2,32	3,1	+0,7
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	6,81	6,64	9,20
80–120 км/ч (V передача)	12,37	(VI) 12,25	12,31
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1423	1400	1612
50–0 км/ч	667	661	733
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	40,88	42,18	**38,82**
замедление, м/с^2	9,43	9,15	9,94

РЕЗЮМЕ

Citroen C4 VTS – «подогретый» хэтчбек, а не «горячее купе», каким его позиционирует фирма. Зато к российским условиям машина подходит лучше соперников.

Общая оценка **8,0**

+ Богатое оснащение, хорош в качестве единственного автомобиля в семье на каждый день.

– Скромные на фоне конкурентов возможности двигателя и трансмиссии, пресный характер, перегруженная панель приборов, неудобные наружные зеркала.

нием требует привычки: коротоходная педаль тормоза чувствительна к перемещению, но не к усилию, поэтому постоянные «клевки» неизбежны. В оправдание С4 стоит отметить, что по результатам замеров эффективность тормозов «Ситроена» оказалась лучшей (см. таблицу).

Пожалуй, больше всего вопросов вызвала эргономика. Считывать информацию водителю приходится аж с пяти мониторов. Непосредственно на ступице руля мелькают пиктограммы включенного ближнего и дальнего света и поворотников, над рулем ползает жидкокристаллическая змейка тахометра, а на передней панели один под другим расположились три больших табло: спидометра с датчиком температуры, бортового компьютера и климатической установки, а также аудиосистемы. Рябит в глазах!

Зато на трассе С4 просто великолепен. Удивительно, как французам удается настраивать столь простые по конструкции подвески на четкие реакции, сохраняя достойные энергоемкость и послушность рулю. На высоте и плавность хода, и акустический комфорт, и… стоп! Разве этого ждет от «зажигалки» покупатель?

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	MINI COOPER S	HONDA CIVIC Type R	CITROEN C4 VTS
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	9	8
Органы управления	9	8	7
Обзор	8	8	8
Салон			
Передняя часть	7	8	8
Задняя часть	6	8	8
Багажник	6	8	9
Ходовые качества			
Динамика	9	9	8
Тормоза	9	8	7
Поведение на дороге	7	8	9
Комфорт			
Шум	8	7	8
Плавность хода	6	6	8
Климат	8	7	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	6	7	8
Сервис	8	7	8
Эксплуатация	6	7	8
Общая оценка	**7,4**	**7,7**	**8,0**



М. Гзовский: «Когда мы затевали этот тест, главной задачей было найти настоящий горячий хэтчбек! Если принять точку зрения человека, выбирающего эмоциональную машину для активной езды, то места будут расставлены совсем по-другому: самое большое удовольствие от езды дарят «Мини» и «Хонда».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MINI COOPER S	HONDA CIVIC Type R	CITROEN C4 VTS
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	3655	4140	4273
ширина	1925	1695	1769
высота	1416	1425	1458
база	2465	2570	2608
колея спереди/сзади	1460/1465	1469/1472	1497/1505
Радиус поворота, м	5,4	5,7	5,6
Снаряженная масса, кг	1215	1270	1337
Полная масса, кг	1570	1550	1768
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,2	6,6	8,3
Максим. скорость, км/ч	220	235	227
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/50	АИ-95/50	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	6,8	7,0	6,5
городской цикл	11,8	12,3	11,7
смешанный цикл	8,6	8,9	8,4
Кузов			
Количество дверей/мест		3/5	
Объем багажника (VDA), л	150/670	315/н.д.	314/1034
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см^3	1598	1998	1997
Степень сжатия	8,3	11,0	11,0
Мощность, кВт/л. с.	125/170	147/200	130/177
при об/мин	6000	7400	7000
Крутящий момент, Н·м	220	196	202
при об/мин	4000	5900	4750
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	М6	М6	М5
Передаточные числа:			
I	3,21	3,26	2,92
II	2,02	2,13	1,87
III	1,52	1,52	1,36
IV	1,24	1,15	1,05
V	1,03	0,92	0,74
VI	0,84	0,74	–
з. х.	3,13	3,58	3,33
Главная передача	3,56	4,76	4,27
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	многорычажная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	дисковые вентилируемые	дисковые
Размер шин	205/45R17	205/45R17	205/50R17
Безопасность			
Активная	ASC, DSC, ESP, CBC	ABS, EBA	ASR, ESP, EBD, EBA
Пассивная	4 подушки	4 подушки	6 подушек

Пришло время сбросить маску гонщика и подвести итоги. Высшую оценку по сумме баллов получил «Ситроен». VTS, безусловно, отличный сбалансированный автомобиль с надежной управляемостью, лучшим в троице уровнем комфорта, к тому же хорошо приспособленный для российских условий, но… высечь из него искру очень непросто! «Хонда» порадовала отменным ускорением и мотоциклетным подхватом на «верхах», а «Мини», наоборот, – тяговитым «внизу» двигателем, эталонным шасси и, конечно же, самой яркой внешностью. Как и любой автомобиль, «Сивик» и «Мини» не лишены недостатков, которые повлияли на итоговую расстановку мест. Но их вряд ли примут во внимание те, кто ищет не столько транспорт, сколько средство поднять настроение погожим вечером. Ключ на старт! □





60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ

Отдел испытаний, науки и техники. Фото: Георгий Садков

В этом супермарафоне отечественных новинок первое место занял «Форд-Фокус». На втором – «Лада-Калина», замыкает тройку «Рено-Логан».

Многим из нас еще снится бесконечная лента скоростной дороги. В ушах звучит рев мотора, гул шин, лихорадочно наматывающих на себя сотни, тысячи пройденных километров. Скорость – это наркотик...

Но все уже позади. Первые итоги подведены на сайте www.zr.ru, который внимательно следил за происходящим. Исследованы машины, подсчитаны часы, километры, литры. Непосредственные «виновники» содеянного – «Рено-Логан», «Лада-Калина» и «Форд-Фокус» – расставлены по местам.

КАК ЭТО ЗАДУМЫВАЛОСЬ

Много лет назад на полигоне в Дмитрове уже проводили Первенство заводской марки. Суть соревнований – оценить качество и надежность машин, испытав их серьезным пробегом. Тогда, в 1970-м, у двух участников разрушились коленчатые валы, еще один сошел с дистанции из-за трещины бака... Главный приз получил Ирбитский завод (да-да, первенство разыгрывали среди мотоциклов).

Идея повторить соревнования давно витала в редакционных умах. Почти одновременное появление на рынке трех ярких новинок российского производства послужило катализатором. Мы разработали регламент нового Первенства заводской марки, назвав его «60 часов за рулем». Трем автомобилям предстояло 60 часов крутиться по 14-километровому кольцу полигона. Максимальная скорость и типичная российская неровная дорога со сложным рельефом (такова, увы, сегодня дмитровская трасса) – хорошие союзники для проверки автомобилей. В них в той или иной мере будет нагружено буквально все, за исключением разве что тормозов. Победить в марафоне сможет самый выносливый!

МАРАФОНУ ДАН СТАРТ!

Итак, наши подопечные: «Фокус» (ЗР, 2005, № 9), «Калина» (ЗР, 2005, № 7) и «Логан» (выбрали самую простую версию за $8999 – 1,4 л, 75 л.с. Плюс сотня за металлик и $605 за магнитолу и сигнализацию) приобретены в салонах официальных дилеров. Первое испытание – быстрая, но аккуратная обкатка, чтобы к старту каждый прошел около 3000 километров. Затем обслуживание в фирменных сервисных центрах с принудительной заменой масла, фильтров, с контролем всех систем и проверкой углов установки колес. Тольяттинской машине по-





Стартовать в дождь – говорят, хорошая примета. Включен секундомер, и «Логан» уходит на трассу.

Судейский столик: на шахматных часах время движения и остаток текущего дня. Секундомеры фиксируют длительность смен.

меняли болты кронштейна растяжки в передней подвеске – таково предписание завода для всех уже проданных машин.

А вот и интрига – звонок из Тольятти: купленная в июне редакционная «Калина» успела немного устареть! Ряд деталей не соответствует нынешней заводской комплектации.

Решаем их заменить, чтобы привести машину к современному товарному виду. На вазовском конвейере сработал принцип обратной унификации: генератор – ВАЗ-2112, задние пружины и амортизаторы – 2110, резиновые опоры – 2108. Заодно нам меняют две опоры силового агрегата, электроусилитель руля, устанавливают обивку багажника, настраивают регулятор тормозных сил. И еще кое-что по мелочи. Желающие сразу могут записать отечественной новинке штрафные очки. Мы этого делать не стали по причинам объективным: ведь именно такие, как наша, «калины» станут массовыми.

«Фокусу» на внеплановом ТО заменили свечи зажигания. «Логану» пришлось купить 15-дюймовые колеса, чтобы переобуть в такие же шины, как у соперников. Руководство по эксплуатации это допускает.

Долгожданное событие наступает как-то буднично. 15 августа: немного предстартовой суеты, заправка «до полного» и с минутным интервалом машины уходят на трассу. Первые замеры времени круга подтверждают на-

«60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ» РЕГЛАМЕНТ

Цель – оценить выносливость автомобилей; способ – наибольший пробег за минимальное время. Чтобы одновременно сопоставлять автомобили с разными скоростными возможностями, мы решили задавать им не равный километраж, а одинаковое время – 60 часов. Пять дней по 12 часов автомобили должны двигаться по скоростному кольцу автополигона с максимально возможной скоростью. Фиксируется время в движении, длительность остановок для дозаправки и смены водителей и, главное, внеплановые «пит-стопы». Победит тот, которому потребуется меньше остановок для устранения неисправностей – то есть самый надежный и выносливый.

Длительность одной остановки для ремонта – не более 60 минут. Если по истечении часа неисправность не удается устранить и автомобиль не может продолжить движение, он дисквалифицируется.

Список доступных запчастей строго ограничен – ремень генератора, комплект ламп, комплект свечей, шины. Во время стоянки вне хронометража разрешается доливать масло и охлаждающую жидкость.

Глядя через объектив камеры, не сразу угадываешь, какая именно машина проносится под тобой на скорости хорошо за 150 км/ч. На спидометрах временами было заметно больше: на скоростном кольце есть спуски и подъемы.

ши предположения. Самый быстрый – «Фокус», его средняя скорость почти на 10 км/ч выше, чем у «Калины». «Логану» уготована участь аутсайдера – тоже около 10 км/ч, только уже минус от «Лады». И вот накопились первые впечатления, водители присиделись к автомобилям, втянулись в заданный ритм.

«РЕНО-ЛОГАН»

В первый момент ловишь себя на мысли: «бездельник». Баранка замерла в заданном положении, мелкие неровности словно заасфальтировали. Конечно, мотор ревет, подобравшись к шеститысячной отметке, причем дребезжащим недовольным голосом. Но все равно в этом авто чувствуешь себя сравнительно комфортно.

А вот и лекарство от безделья: спидометр и тахометр. Оказывается, у «Логана» большая «ступенька» между четвертой и пятой передачами. К тому же ограничитель оборотов срабатывает довольно рано – 6000 об/мин. Поэтому главная задача водителя – выбрать оптимальные момен-


Стандартные процедуры на «пит-стопе»: контрольный осмотр, заправка из лукойловского шланга, затем протереть оптику – и вновь на кольцо.


Валерий Жаринов (техцентр 3Р) проверяет, не пора ли долить масло в мотор «Калины». За 60 часов марафона она попросила 3,2 л, «Логан» – 1 л, «Фокус» – 1,5 л.

СПАСИБО СПОНСОРАМ!

Мы заранее понимали – штатных комплектов шин не хватит. И вообще лучше ехать на одинаковых колесах – это сблизит возможности машин на неровной дороге. Поэтому заручились поддержкой компании «Мишлен», предоставившей по шесть колес модели «Энерджи» для каждой машины.

Шины есть, механики и инструмент у нас собственные и очень хорошие (техцентр «Тушино»), чего еще не хватает? Правильно, заправщика. Эту проблему решил один из крупнейших игроков топливного рынка: «ЛУКОЙЛ» прислал красавец бензовоз. Участникам соревнований важно использовать высококачественное топливо – полагаем, около 4500 л девяносто пятого пришлись им по вкусу.

Свой спонсорский вклад внесла компания «Росгосстрах», оформив страховку на водителей и машины и избавив нас от части тревог.

Несколько секунд параллельного хода, шелест пылинок по кузову, пара щелчков камешков – и корма «Фокуса» замаячит на горизонте. Последствия обгонов больнее всего сказались на «Ладе»: две длинных трещины на ветровом стекле, расколотые фары, отлетевший овал заводской эмблемы...

ты переключений. В одном случае, например, на спуске, он должен моментально перейти на пятую, не допустив срабатывания ограничителя. В другом, наоборот, удерживать четвертую, ведя автомобиль на грани характерного «дрыг-дрыг». Сделал все правильно – глядишь, «Логан» и прибавил 1–1,5 км/ч.

К однообразию привыкаешь, и тут... К исходу первого дня именно «Рено», уже нареченный «швейной машинкой», вдруг дает слабину. Резко теряет тягу, потом из-под капота раздаются металлические звуки. Слаженная работа механиков позволила вернуть машину в строй всего через 27 минут. Тогда нам показалось: «Вот оно, начинается».

«ЛАДА-КАЛИНА»

Даже в шлеме слышишь: в салоне стоят нестерпимые гул и рев, обильно сдобренные звучными постукиваниями шин на стыках плит. Тем не менее нельзя не почувствовать, что заводские изменения «заработали». Ощутимо меньше вибраций, в частности на рычаге коробки.

Но об отдыхе или расслабухе сразу приходится забыть – машиной надо жестко руководить! На высокой скорости она оказывается очень норовистой. Невнятное рулевое управление, силь-

Единственная пятиминутная остановка на ремонт «Калины»: в середине первого дня ослаб хомут в приводе коробки, отчего рычаг стал гулять по салону. Полтора оборота гайки – и машина вновь на трассе.



ТАЙМ-АУТ «ЛОГАНА»

15 августа шестая, последняя смена «Логана» прервалась всего через 20 минут: машина приковыляла на «пит-стоп» со стуком двигателя. Свечи в порядке, вскрываем мотор... Вот оно! Контргайки регулировочных винтов двух выпускных клапанов отвернулись и лежали рядом с пружинами. Гайки вернули на место, зазоры приблизительно восстановили, и через 27 минут машина вернулась на трассу. На следующее утро на холодном моторе отрегулировали привод клапанов (35 минут) и машина продолжила заезды. Судя по комментарию фирмы, наша история – единственная. Мы надеемся поставить в ней точку, побывав на сборочном заводе двигателей в Румынии: следите за публикациями в ЗР.





Комментарий
ОАО «Автофрамос»
Ванесса Леви,
руководитель службы по связям с общественностью

По сведениям компании «Рено», из 65 тысяч автомобилей «Логан», проданных на сегодняшний день по всему миру, ни на одном не было зафиксировано подобной неисправности, как при послепродажном, так и гарантийном обслуживании. Таким образом, мы имеем дело с единственным случаем, первопричина которого требует подтверждения. Тем не менее с настоящего момента усилен контроль на посту производственной линии, который отвечает за этот узел.

Красота на бампере «Форда» – результат работы мошкары всего за один день. Чтобы защитить передки, соорудили машинам маски из липкой ленты.

ное рыскание на прямых и виражах, раскачка, крены на неровностях и под действием боковых сил. В итоге направление выбирает «Калина», а ты лишь примерно корректируешь траекторию.

Улыбаетесь? Нам было не до смеха – болтаться в почти двухметровом динамическом коридоре, который «Калина» с истинно русским размахом выбирала сама. Если же на некоторое время отвлечься от процесса управления, то отдаешь себе отчет – остальное-то работает четко! Двигатель «поет» без фальши, колеса крутятся, и «Калина» уверенно проглатывает круг за кругом. Всего пара остановок, причем взорвавшееся колесо, естественно, «в зачет» не пошло. А ведь чего греха таить, ягодку заведомо прочили в аутсайдеры.



Михаил Гзовский: «Неожиданно корму машины швырнуло в сторону на скорости около 180 км/ч: колесо! Четко запомнилась лишь одна мысль: как же здесь узко! Десяти метров проезжей части чудом хватило, чтобы удержать машину. Когда сбросил скорость до 80 км/ч, покрышка окончательно разбортировалась. Я наблюдал в зеркале дым догорающей резины и слушал скрежет диска об асфальт. Казалось, прошла целая вечность, пока остановился. «Страшно было?» – спрашивали подоспевшие коллеги. Тогда – нет. На следующий день – да».

А вот и причина – очевидно, несколько раньше «Калина» крепко ударилась колесом и посадила грыжу с внутренней стороны.



«ФОРД-ФОКУС»

Стрелка спидометра подбирается к 180. Вот по-гоночному моргнула, потом загорелась красная стрелка на приборной панели – пора переходить на пятую. И лента дороги, кажется, с удвоенной силой полетела навстречу. Затяжной спуск (здесь под двести), затем плавный вираж и на взгорочке вновь переход на четвертую, так как обороты двигателя «упали» до пяти трехсот. Да, в нашем случае Ее Величество Скорость – это «Форд-Фокус». Словно попав на ускоренную перемотку знакомого кинофильма, ты вихрем пролетаешь привычные ориентиры. Жить становится интереснее!

Однако вскоре находишь к чему придраться. Вот на волне-трамплине бухнула правая, разгруженная стойка подвески. Время от времени она будет постукивать все 60 часов. Причина, на наш взгляд, – небольшой конструктивный просчет в российском варианте передней подвески. Вызывающе шумит мотор, да и шины на мелких неровностях стучат, соперничая с «Калиной».

К концу третьего дня мы вздрагиваем: закончивший заезды и немного отдохнувший «Фокус» при пуске изрыгает облако сажи. Механики бросаются к машине и... ничего. Мотор работает ровно, чернота быстро улетучивается. На следующий день мы внимательно наблюдаем за лидером. «Сюрприз» периодически повторяется, но никак не сказывается на жизнеспособности автомобиля.

ЛЕНТЫ, ТИТУЛЫ, МЕДАЛИ

19 августа, вечер: наши хронометры отсчитали по 60 с неболь-

В первый день, запоздав со стартом, мы прихватили немного темного времени суток... и пожалели. Антон Чуйкин после заезда на «Калине»: «Ночью на максималке ехать очень сложно, фар не хватает! А еще на меня какой-то орел охотился!» Наутро нашли следы столкновения: вредная птица унеслась с резинкой дворника.



Мы пригласили фирмы–производители автомобилей присутствовать на заездах в качестве наблюдателей. Анатолий Акоев, начальник управления дорожных испытаний и доводки автомобилей ДТР ВАЗа, проведал «подопечную» машину и одобрил идею первенства.



PR-менеджер «Форд мотор компани» Екатерина Кулиненко: «Мы с интересом следили за развитием событий на полигоне вместе с читателями журнала и посетителями сайта www.zr.ru. На наш взгляд, победа «Фокуса» еще раз говорит о высоком уровне качества изготовления.

шим часов. Точка, финиш, можно расслабиться.

Теперь – контрольные замеры на полигоне, сравнение их с результатами, полученными неделей раньше. Затем диагностика машин. Потом долгое обсуждение результатов, когда все испытатели оказались единодушны в одном... но об этом чуть позже.

На пьедестал поднялись все, пусть и с разными результатами. Откровенно сказать, мы не ждали такого финиша – тем приятнее ошибиться и поздравить всех. И «Логан», и «Калина», и «Форд» доехали – следовательно, проигравших нет. Но есть распределение призовых мест.

«Рено-Логан» – учитывая время незапланированных остановок, занимает третье место. Не помогли ни лучшая экономичность, ни минимальное время пересменок... Штрафных минут набежало на целый час.

После диагностики специалисты «Автофрамоса» признали мотор абсолютно дееспособным. Тем обиднее за досадный брак, вероятность которого минимальна, но все-таки существует. Чтобы исключить подобное, мы и придумали этот "экзамен на выносливость».

«Лада-Калина» – в начале эксперимента мало кто мог представить себе подобное: второе место, надежнее «Логана»! Вспоминая поведение машин на дороге, многие даже сейчас не могут в это поверить. Но всего пять ремонтных минут – результат блестящий.

Вот только результаты замеров и диагностики настораживают. Люфт и небольшой шум подшипника правой передней ступицы, потеки масла на амортизаторной стойке, нарушение углов установки передних колес. Впрочем, финиш уже позади...

«Форд-Фокус» – заслуженный лидер марафона. Все показатели в норме, ни единой поломки или нештатной ситуации на дороге. Повышенную дымность объяснили особенностями сгорания топлива в режиме полного дросселя. Скорее всего, сажа просто накапливается в выпускном тракте. А потом, в нормальной эксплуатации все это выдувается без каких-либо негативных последствий. Итог – высшая ступень пьедестала. Наши поздравления!

Да, так в чем же вечные спорщики – редакторы отдела испытаний полностью сошлись? В том, что первенство заводской марки будет традиционным! И дело не в наркотике скорости. Глядя на кипу бумаг с результатами, мы представляем ценность полученной информации и знаем, что будем использовать ее еще целый год... Аккурат до первенства – «60 часов за рулем» – 2006. □

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА «60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ»

Модель	Renault Logan	«Лада-Калина»	Ford Focus
Общее время	60 ч 14 мин	60 ч 31 мин	60 ч 13 мин
Время в движении	58 ч 08 мин	59 ч 05 мин	58 ч 50 мин
Остановки	2 ч 06 мин	1 ч 26 мин	1 ч 23 мин
Из них для ремонта	**1 ч 02 мин**	**0 ч 05 мин**	**0 ч 00 мин**
Пройденное расстояние, км	9094	9796	10 269
Средняя скорость движения, км/ч	156,4	165,8	174,6
Средний расход топлива, л/100 км	13,2	13,3	15,1

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» ПЕРЕД И ПОСЛЕ ПЕРВЕНСТВА «60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ»

Модель	Renault Logan до	Renault Logan после	«Лада-Калина» до	«Лада-Калина» после	Ford Focus до	Ford Focus после
Динамические качества						
Разгон, с:						
0–40 км/ч	3,1	3,0	3,0	2,8	2,8	2,7
0–60 км/ч	6,0	5,9	5,7	5,3	5,2	5,0
0–80 км/ч	9,6	9,5	9,0	8,5	8,3	8,0
0–100 км/ч	14,9	14,4	14,0	13,2	12,6	12,1
0–120 км/ч	23,5	22,2	20,8	19,8	18,3	17,4
0–140 км/ч	36,0	35,5	34,1	31,8	27,1	25,3
Максим. скорость, км/ч	156	155,8	166,3	166,0	176,7	177,8
Погрешн. спидометра, %	6,2		5,1		6,3	
Эластичность						
Время разгона, с:						
60–100 км/ч (IV передача)	14,7	14,6	15,1	14,0	11,2	11,1
80–120 км/ч (V передача)	28,4	26,4	24,2	21,6	17,1	16,6
Выбег, м:						
120–50 км/ч	1267	1307	1354	1309	1599	1506
50–0 км/ч	690	755	687	683	814	777
Торможение со 100 км/ч:						
тормозной путь, м	59,0	59,7	58,8	48,9	55,4	50,6
замедление, м/с^2	6,5	6,4	6,5	7,8	6,9	7,6

Примечание. *Судя по результатам, все автомобили сохранили «доброе здравие». Есть определенные претензии к тормозам, но это тема отдельного материала.*

ПРИЗ ИСПЫТАТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ

Чистую победу (а также второе и третье места) принес участникам такой прозрачный показатель, как время. Секундомеры остановлены, их показания никто не оспаривает, но ведь эти часы, минуты и секунды привезли живые люди. Вам интересно их мнение касательно характера машин? «Форд-Фокус»: шумноватый, но послушный, удобный, устойчивый, комфортабельный, современный, надежный. «Рено-Логан»: слабоватый, но просторный, доступный, простой, непробиваемый. «Калина»: шумная, неточная, нечеткая, но скоростная. Вот что получилось: «Логану» брак простили, а от «Калины» так и ждут неприятностей! Очевидно, «Автофрамосу» главное – не растратить кредит доверия, а ВАЗу – вновь его заработать.

Благодарим за помощь в проведении Первенства заводской марки «60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ» компании «ЛУКОЙЛ», «МИШЛЕН», «РОСГОССТРАХ».



Финальный кадр: радость победителей и грусть, что уже все закончилось... И титры: в марафоне принимали участие Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Сергей Клочков, Андрей Кочетов, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин, Антон Чуйкин. А также «Рено-Логан», «Лада-Калина», «Форд-Фокус».

СОШЛИСЬ ХАРАКТЕРАМИ

Сергей Канунников. Фото автора и «Мазда»



Жаркая Москва кажется отсюда далеким прохладным севером. В Тоскане – 36 выше нуля. И стоило лететь сюда на перекладных почти целый день ради не принципиально новой, а всего лишь модернизированной «Мазды-6»? В такую погоду главное в автомобиле – кондиционер!

Впрочем, взглянув на тосканские дороги – узенькие серпантины с подъемами и спусками, со множеством поворотов (часто – закрытых, хитрых), «завелся»: здесь есть где пощупать автомобиль...

В СВОЕЙ ТАРЕЛКЕ

Разглядывать внешность буду потом, при съемке. Тем более что изменений в общем-то немного. Скорей в прохладную машину. Хорошо!

Салон обновили заметно. Обивки выглядят добротней, дороже. Металлические вставки на панели и окантовки приборов тоже пошли интерьеру на пользу. Вообще, по-моему, неуютно бывает и в очень дорогом автомобиле. Скажем, если кнопок и рычажков с непонятными символами – перебор, если излишне сложен алгоритм управления «музыкой» или навигацией. «Мазда» сразу расположила к себе понятными органами управления, удобным сиденьем, комплектацией «в меру». Есть все что надо: приемник – с CD-проигрывателем, кондиционер, легко справ-

Внешние отличия обновленной «Мазды-6»: иные бамперы, решетка радиатора с подросшей эмблемой, измененные диски колес.

нтерьеру на
у, неуютно
автомобиле.
нажков с не-
еребор, если
управления
ей. «Мазда»
понятными
добным си-
меру». Есть
с CD-проиг-
легко справ-

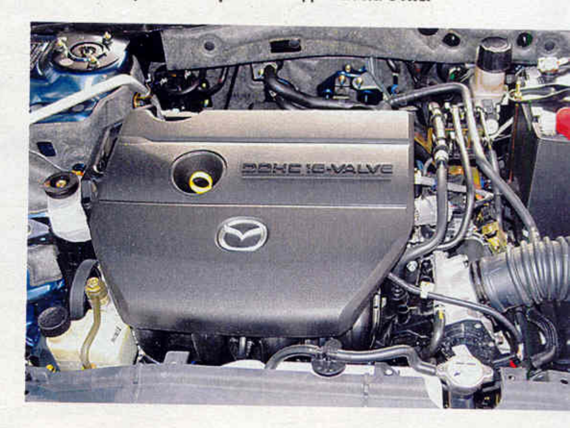
ляющийся с раскаленным наружным воздухом. Ну а отсутствие устройства пуска двигателя без ключа и сидений с памятью для хэтчбека с мотором 1,8 л вполне логично.

Характеристики этого двигателя подправили, сделав «полку» крутящего момента ровнее. Как и все остальные моторы «Мазды-6», 1,8-литровый удовлетворяет нормам Евро IV.

На ходу автомобиль именно такой, каким его представляешь. Тянет ровно, хотя и немного задумчиво – дружелюбие к природе бесплатно не дается. Никаких спортивных подхватов мотор не выдает, но везет надежно и уверенно, не заставляя излишне часто переключать передачи. Для спокойного движения даже по серпантину с крутыми поворотами хватает четвертой-третьей. Вторую подоткнет лишь очень горячий водитель. А есть ли смысл крутить мотор до 5000?

Под стать впечатлению от двигателя и другие ощущения. Шум, с которым конструкторы фирмы, согласившись с критикой, боролись особенно настойчиво, теперь невысок. Подвеска с измененными сайлент-блоками, амортизаторами и пружинами в меру мягкая, комфортная. Автомобиль не досаждает «бумканьем» на многочисленных и разнообразных неровностях провинциальных итальянских дорожек. Скучно? Вовсе нет!

Все моторы удовлетворяют нормам Евро IV. Немного изменили характеристики момента, мощность 2-литрового агрегата подняли на 6 л.с.



Максимальная вместимость багажника универсала по заводским данным – 1712 л.





Хэтчбек с двигателем объемом 1,8 л относительно недорог, но отнюдь не убог – ни по отделке, ни по ездовым качествам.



Модернизированная приборная панель выглядит симпатично и солидно. Магнитола с CD – базовая комплектация.

Погрузочная площадка в универсале – внушительная. Чтобы разложить сиденья, не нужно демонтировать подголовники.



Багажник хэтчбека вмещает 492 л, а со сложенными сиденьями – 1662 л. По сегодняшним меркам это выше среднего уровня.



На то она и горная дорога, чтобы попробовать машину в поворотах. Тем более что тормоза понимают меня с полуслова. Но, заходя в вираж, постараюсь остаться на своей полосе. Встречные, хоть и нечасто, попадаются, но ведь это итальянцы – водители, как правило, горячие. Да и вообще – не на ралли.

Ну что, «Мазда», справишься? Вполне! Конечно, не без участия системы стабилизации, вмешивающейся в процесс, однако, очень деликатно. Кстати, для автомобилей, продаваемых в России, DSC теперь в базовой комплектации.

В общем, 1,8-литровая «шестерка» не раздражает тихоходностью, не мешает нетерпеливым итальянцам и даже позволяет обогнать «задремавших» на не очень длинных прямых. Впрочем, здесь без второй передачи и упражнения «газ – в пол» не обойтись. И все это удовольствие на протяжении 150 горных километров вылилось в каких-то 8,3 л на сотню. Недурно!

ПО АВРЕЛИЕВОЙ ДОРОГЕ

Увы, больше двух автомобилей за один неполный день не попробуешь. Поэтому выбираю машину с 2-литровым двигателем (его изменили наиболее заметно, добавив 6 л.с. и тоже немного скорректировав характеристику крутящего момента) и новой механической коробкой передач – шестиступенчатой. Все это – в красном универсале. Даже хорошо, ведь часть второго тестового участка пройдет по так называемой Аврелиевой дороге. Направление современной автостраде дали еще строители Древнего Рима, проложив путь от столицы империи к Марселю. Итак, этот маршрут буду считать туристическим. Жаль, универсал у меня с минимальной загрузкой. Это, кстати, очень заметно: порожний автомобиль с подвеской, рассчитанной на солидную нагрузку, заметно жестче хэтчбека, да и шумней. Сзади напоминает о себе багажная полка, а колеса, попадая на неровности, передают о них информацию в большой гулкий салон.

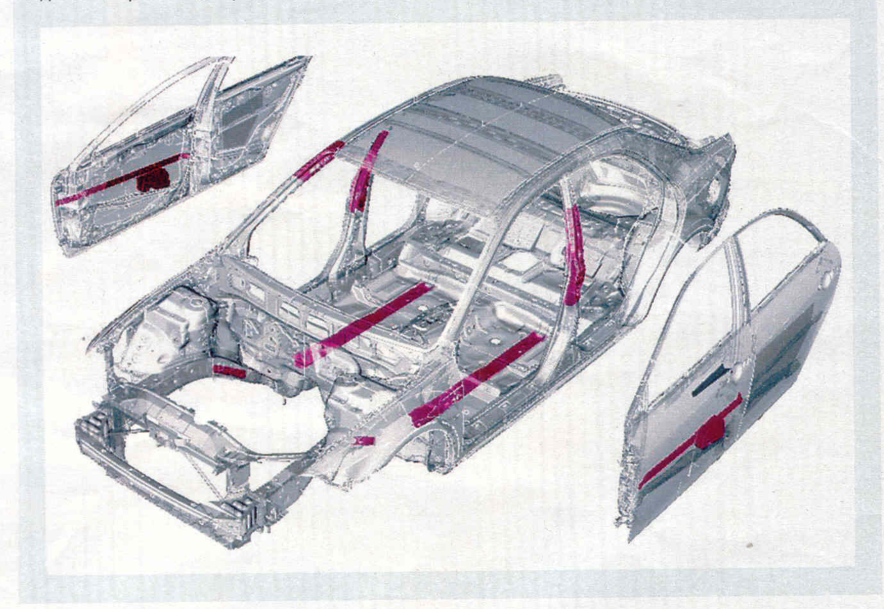
Двухлитровый мотор, конечно, помощнее 1,8-литрового. Но чтобы резво влиться в поток на шоссе, приходится мобилизовать почти все его возможности. Учтем, правда, что в Италии, как правило, превышают дозволенную скорость не на 10, как в большинстве европейских стран, а на все 30 км/ч. И почти как у нас, часто предупреждают встречных о затаившейся на обочине «полиции страдале», то есть дорожной.



Универсал «Мазда-6», по-моему, один из наиболее элегантных, нетяжеловесных внешне автомобилей с подобным кузовом.

С ПРИЦЕЛОМ НА «ОТЛИЧНО»

Модернизируя «Мазду-6», конструкторы усилили элементы кузова (на схеме – выделены красным). Представители фирмы утверждают: на тестах EuroNCAP автомобиль заработает высший балл – пять звезд. Оправдаются ли надежды «Мазды», узнаем, видимо, совсем скоро.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MAZDA 6*	1,8	2,0	2,3
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4670	
ширина		1780	
высота		1435	
база		2675	
колея спереди/сзади		1550/1550	
Радиус поворота, м		5,75	
Снаряженная масса, кг	1380	1385	1430
Полная масса, кг	1825	1855	1905
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	9,7	8,9
Макс. скорость, км/ч	197	211	214
Топливо		АИ-95	
запас топлива, л		64	
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,9	6,0	6,9
городской цикл	10,8	10,8	11,7
смешанный цикл	7,7	7,8	8,7
Кузов			
Кол-во дверей/мест		4/5	
Объем багажника (VDA), л		501	
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		P4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см^3	1798	1999	2261
Степень сжатия	10,8	10,0	10,6
Мощность, кВт/л.с.	88/120	108/147	122/166
при об/мин	5500	6500	6500
Крутящий момент, Н·м	165	184	207
при об/мин	4300	4000	4000
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	M5	M6/A5	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		на двойных поперечных рычагах	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин**	195/65R15		215/45R17
Безопасность			
Активная		ABS, DCS,TCS, EBA	
Пассивная		6 подушек	

** С кузовом седан. ** Базовая комплектация.*

Современный автомобиль обязан совмещать качества, кажущиеся порой противоречивыми. «Мазде-6» это удается.

Уф! Влился! И вроде никому не помешал. Вот теперь и шестая передача пригодится. Уверенная, мощная тяга – примерно с 90 км/ч, а на 120 стрелка тахометра – на отметке 3000. Вполне экономичный для такой скорости режим.

Ответвление Аврелиевой дороги привело на узкие улочки Пизы. Вот и стоянка, где «Мазду» придется оставить. Вылезать из прохладного салона в раскаленный тосканский воздух очень не хочется. Но расставаться грустно и по другой причине. За неполный день ощутил в меру динамичную, экономную, комфортную, но хорошо управляемую «шестерку» – своей.

ЧТО, КОГДА, ПОЧЕМ?

Подорожала ли «Мазда-6»? Да, но исходная комплектация Base (рекомендованная цена – $23 400) включает теперь систему стабилизации (DSC), противобуксовочную (TCS), а также «брейк эссист» (EBA). Здесь же – магнитола с CD, правда, вместо климатической установки – кондиционер. За автоматическую коробку передач (с мотором 1,8 – только механическая), устройство доступа без ключа, сиденья с памятью, датчик дождя и прочие навороты придется доплатить.

Дизельных «шестерок», доля которых в мировых продажах около 50%, в России пока по-прежнему не будет. Вопрос, туманно сообщают представители «Мазды», решается.

Зато вскоре здесь появится «Мазда-6MPS» с полным приводом и 260-сильным мотором – если хотите, ответ «Мицубиси-Лансер Эволюшн VIII». Этой трансмиссией наделят также универсал с увеличенным на 10 мм дорожным просветом 2,3 Activematic: его тоже будут продавать в России. Две модификации попадут сюда, похоже, как раз к зиме – отличное время для тестов полноприводных машин. Интересно, сойдемся ли с ними характерами так же легко, как с обновленной «Маздой-6»? □



HYUNDAI SONATA

2,7 л, 172 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация GLS, $25 180.

НА ЛИГУ ВЫШЕ

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков



HYUNDAI NF

2,4 л, 160 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация «03», $30 680.

НЕ ХУЖЕ ДРУГИХ?

Стекло припаркованного рядом «Аккорда» скользнуло вниз:

– Это новый СААБ?

– Нет, «Хёндэ»...

– ?!

Честно говоря, поначалу и сам купился: увидев впервые NF, принял его за «европейца». Чистый спокойный силуэт, сдержанно-холодный прищур фар, строгий рисунок чуть вздернутой кормы. Ничего особо запоминающегося, ника-

HYUNDAI NF

- Шестое поколение «Сонаты» дебютировало на Сеульском автосалоне 2004 г. как «Хёндэ-NF»; под этим же индексом продается в России.
- Кузов – седан, привод – передний.
- Двигатели: бензиновые 2,4 л (160 л.с.) и 3,3 л (233 л.с.), в 2006 г. появится турбодизель 2,0 л.
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4- или 5-ступенчатая автоматическая.
- Комплектации: три варианта.
- Цена в России (пока только с мотором 2,4 л): $28 230–30 680.

HYUNDAI SONATA

- «Сонату» пятого поколения выпускают с 2001 г. Для российского рынка машину собирают на Таганрогском автозаводе (ЗР, 2004, № 10) с весны 2004 г.
- Кузов – седан, привод – передний.
- Двигатели: бензиновые 2,0 л (133 л.с.) и 2,7 л (172 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.
- Комплектации: GL и GLS.
- Цена в России: $17 830–25 180.



В мрачноватом интерьере «Сонаты» явный перебор пластика, отдаленно напоминающего дерево ценных пород. Новый NF не пытается «надувать щеки» – двухцветный салон выглядит современно и вполне по-европейски.

ких откровений, но общее впечатление абсолютно четкое – респектабельный современный «европеец».

Хорошо это или плохо? Кому как. Именитой марке с длинной родословной нужно доказывать, что она вправе устанавливать свои каноны, а для этого машины должны быть узнаваемы, выделяться среди подобных. А вот марке, которая только пробивается из второго эшелона в первую лигу, поначалу придется играть по общепринятым правилам. Задача номер один – доказать, что ты как минимум не хуже других, а внешнее сходство с сильными соперниками – лишнее тому подтверждение. Ее «Хёндэ» выполнила: если происхождение предыдущей, пятой «Сонаты» можно распознать за версту или по небольшому фрагменту интерьера, то «национальность» сменившей ее NF выдают лишь эмбле-

мы. Кстати, под этим (по существу, рабочим) индексом машину продают в России и еще кое-где; на большинстве рынков это просто новая «Соната». Мало сказать, что новинка не хуже других – кое в чем она их превосходит.

За шесть поколений «Соната» выросла настолько, что превосходит «Хонду-Аккорд» и «Тойоту-Авенсис» в длину, соответственно, на 135 и 170 мм, а «трешку» БМВ и «Мерседес» С-класса и вовсе почти на 280 мм! Поэтому уместнее сравнение с моделями престижного бизнес-класса: до баварской «пятерки» новинка не дотянулась на 90 мм, до «Мерседеса» Е-класса – всего на 55, а до «Тойоты-Кэмри» – на каких-то 15 мм, превосходя, кстати, последние две модели по ширине. Скорее всего, такой «межклассовый» размер сделали с расчетом: лучше быть первым среди сильных соперников, чем последним из сильнейших.



Панель приборов стала более яркой и симпатичной, но, пожалуй, простовата для столь солидного автомобиля. Нелишнее напоминание забывчивым водителям – горловина бензобака слева!

Клавиши электростеклоподъемников чуть изменили, но скромные функции остались прежними и теперь явно выпадают из европейского стиля и цены «Хёндэ-NF»: стекла без «отбоя» и с автоматическим опусканием только у водителя.

Четырехступенчатая гидромеханическая коробка с возможностью ручного управления осталась без изменения, но получила новый селектор со ступенчатой прорезью – не сказать, что удобнее, зато на вид затейливее.

В сравнении с немаленькой «Сонатой» база и колея «Хёндэ-NF» выросли еще примерно на 30 мм, а длина и высота – более чем на 50 мм.



Сзади в «Сонате» пассажир ростом 180 см почти упирается головой в потолок, в NF – лишь слегка касается его прической. К прежнему простору в ногах прибавилось еще около 20 мм, а вот подлокотник стал ниже и утратил четкую фиксацию.

В сравнении с 430-литровым багажником «Сонаты» вместимость «трюма» NF увеличилась почти на сотню литров – до 523 л. Кроме того, у новинки шире проем, больше люк и даже есть ручка открывания багажника изнутри (в США она обязательна) на случай, если там закроются балующиеся дети.

С НУЛЯ

Кроме имени, мало что объединяет «сонаты» пятого и шестого поколений – новинка создана практически с чистого листа. Передняя подвеска сохранила схему с разнесенными по высоте двойными поперечными рычагами, но существенно изменена, а сборные нижние рычаги получили более легкие (алюминиевые) концевые части. Двухрычажная задняя подвеска уступила место многорычажной с эффектом подруливания. В качестве опции предлагают AGCS – систему активного управления геометрией. В повороте электроприводы меняют схождение задних колес – от отрицательного на малых скоростях до значительного положительного на высоких. В первом случае для сокращения радиуса поворота, во втором – для уменьшения увода и лучшей устойчивости.

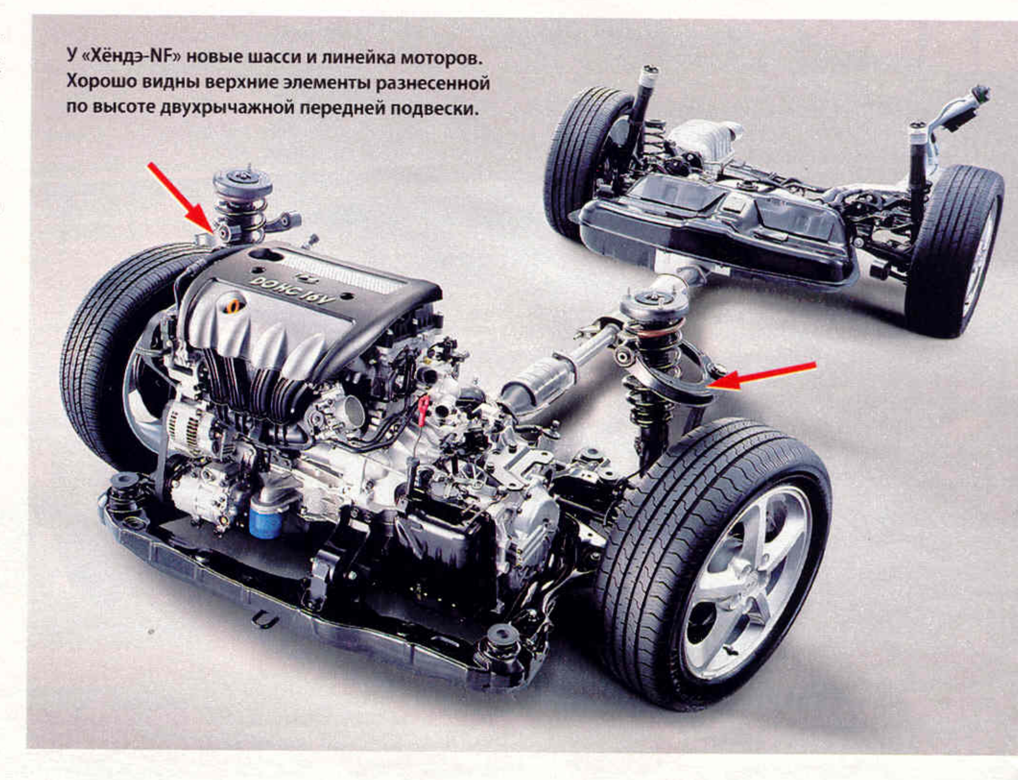
По ощущениям, подвески стали пожестче – баланс комфорта и управляемости сместился в сторону последней. Чуть потяжелел руль с усилителем переменной производительности. Кстати, руль «распустили»: теперь от упора до упора 3,3 оборота, прежние 2,7 оборота, к тому же без заметного сопротивления, не лучшим образом сочетались с мягкой подвеской. Впрочем, не подумайте, будто NF приобрел спортивные черты. Это по-прежнему не провоцирующий на агрессивную езду мягкий комфортабельный седан. Но теперь скорее европейский, нежели корейский или американский.

Полностью изменили и линейку моторов. Вместо прежних «четверки» 2,0 л мощностью 133 л.с. и V-образной 172-сильной «шестерки» 2,7 л разработаны двигатели G4KC – 2,4 л, 160 л.с. серии Theta и G6DV – 3,3 л, 233 л.с. серии Lambda. Алюминиевые агрегаты – с четырьмя клапанами на цилиндр, балансирными валами, регулируемыми фазами газораспределения, а последний – также с впускным коллектором изменяемой геометрии. В Россию пока будут поставлять машины только с 2,4-литровым двигателем. Именно такой – на тестовом автомобиле. По данным производителя и субъективным ощущениям, он немного уступает прежнему V6. Разгон до 100 км/ч занимает, соответственно, 10,4 и 9,7 с, а максимальная скорость 202 и 210 км/ч. Впрочем, дело не только в моторе, автомобиль стал на сотню ки-

лограммов тяжелее, а четырехступенчатый гидромеханический «автомат», как и главную передачу, не меняли.

Почему оставили «длинные» передачи? Во-первых, мотор с регулируемыми фазами не столь требователен к их выбору, во-вторых, они обеспечивают меньший расход топлива, а в-третьих, дорогое это удовольствие – менять все и сразу. Кстати, у пятой «Сонаты» полуоси равной длины с промежуточной опорой справа, что исключало возникновение поворачивающего момента (увод в сторону) при разгоне. В трансмиссии NF более простое и дешевое решение – полуоси неравной длины.

Машина с механической коробкой передач заметно динамичнее (сотня за 8,9 с, 212 км/ч). С новым мотором V6 ставят и новую пятиступенчатую автоматическую коробку. В 2006 году появится двухлитровый турбодизель с системой питания «коммон рейл». Пару ему составят совершенно новая шестиступенчатая «механика» или четырехступенчатый «автомат».



У «Хёндэ-NF» новые шасси и линейка моторов. Хорошо видны верхние элементы разнесенной по высоте двухрычажной передней подвески.

ЧЕМ БОГАТЫ?

В сравнении со знакомой «Сонатой» «Хёндэ-NF» заметно (на 53 мм) выше, высота салона увеличилась на целых 65 мм. Проще посадка-высадка, а диапазон перемещения водительского сиденья по вертикали просто гигантский. Рулевая колонка теперь регулируется и по длине. Но при своих 180 см и опущенном до упора кресле я вынужден поднять руль почти в самое верхнее положение. Правда, над головой осталось еще больше 10 см, так что поместится и куда более рослый водитель, но чтобы увидеть приборы, ему придется заглядывать под руль.

Намного просторнее стало и сзади: потолок не давит на макушку, а мягкий комфортабельный диван и два десятка сантиметров перед коленями не ограничивают пассажира в выборе позы. Жаль, что откидной подлокотник утратил былую четкость фиксации и безвольно поник на подушку. «Хёндэ-NF» – вполне практичный автомобиль: части разрезной спинки можно сложить, открыв еще более просторный, чем в пятой «Сонате», люк в багажник, и перевезти что-нибудь полезное – например, велосипед.

Воздушный двухцветный салон современен, но, как и внешность, не несет «национальных» признаков. Аудиосистема оригинальной конфигурации – воровать такую нет смысла. В тестовой машине – магнитола, на заказ – шестидисковый чейнджер. Две удобные рукоятки сменили россыпь кнопок управления климат-контролем – увы, как и



Новая алюминиевая «четверка» 2,4 л серии Theta с регулируемыми фазами газораспределения развивает 160 л.с., уравновешена балансирными валами и лишь немного уступает прежней «шестерке» 2,7 л, мощностью 172 л.с. (справа).



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI NF 2,4	HYUNDAI SONATA 2,7V6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4800	4747
ширина	1832	1820
высота	1475	1422
база	2730	2700
колея спереди/сзади	1575/1560	1540/1530
просвет	160	170
Радиус поворота, м	5,5	5,6
Снаряженная масса, кг	1599	1498
Полная масса, кг	2030	2020
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,4	9,7
Макс. скорость, км/ч	202	210
Топливо	АИ-92	АИ-92
запас топлива, л	70	65
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,5	8,3
городской цикл	11,8	14,7
смешанный цикл	8,5	10,4
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	523	430
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см³	2359	2656
Степень сжатия	10,5	10,0
Мощность, кВт/л. с.	118/160	126/172
при об/мин	5800	6000
Крутящий момент, Н·м	219	245
при об/мин	4250	4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А4	
Передаточные числа:		
I	2,84	
II	1,53	
III	1,00	
IV	0,71	
з. х.	2,48	
главная передача	3,77	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая разнесенная по высоте двойные поперечные рычаги	
сзади	много-рычажная	разнесенная по высоте много-рычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/60R16	205/60R16
Безопасность		
Активная	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, TCS
Пассивная	6 подушек	4 подушки

РЕЗЮМЕ Hyundai NF – уверенный шаг в сторону более именитых европейских марок. Но и спрос с машины теперь другой.

 Современные внешность и интерьер, очень просторные салон и багажник, комфортабельная подвеска, неплохая динамика, хороший набор средств безопасности, 92-й бензин, большой дорожный просвет, полноразмерное запасное колесо.

 Некоторые черты «бюджетности» в оснащении, излишне легкий руль.

РЕЗЮМЕ Hyundai Sonata – одно из наиболее привлекательных предложений для тех, кому нужен просто большой комфортабельный автомобиль, а не средство самоутверждения.

 Просторный салон, мягкая комфортабельная подвеска, отличная шумоизоляция, мощный мотор, хорошая динамика, привлекательная цена, 92-й бензин, большой дорожный просвет, полноразмерное запасное колесо.

Устаревшая внешность, некоторая скудость оснащения, неинформативный руль, низкий салон сзади.

раньше, нераздельного. В прежней «Сонате» это воспринималось как простительный «корейцу» признак «бюджетности», но в богатом «европейце», каким выглядит NF, ожидал увидеть умную двухзонную установку. Появились же потолочные ручки с микролифтами, а в обоих противосолнечных козырьках – дополнительные выдвижные секции и зеркала с подсветкой. Мелочи, но из них и складывается комфорт. Видимо, развращающий: мол, сюда бы и руль посимпатичнее, и подрулевые переключатели позатейливее… В авто такого класса хотелось бы не давить на кнопки электростеклоподъемников, как в «Акценте», а лишь касаться их. А селектору «автомата» не помешала бы блокировка, открываемая ключом зажигания или педалью тормоза. В общем, выглядишь груздем – соответствуй…

ХИТРОСТИ МАРКЕТИНГА

Напомню, в России, дабы не было путаницы с таганрогской «Сонатой», которую продолжают выпускать, новинку продают под именем «Хёндэ-NF». В активе модели ТагАЗа привлекательная цена: тестовая машина в максимальной комплектации стоит всего $25 180 – с мотором V6 и «автоматом», с ксеноном, кожей и электропакетом, с четырьмя подушками, ABS и контролем тяги. Новинка куда дороже: даже с «четверкой» цена доходит до $30 680. Зато в ней, кроме кожи и «автомата», полный набор устройств безопасности – от системы стабилизации до шести подушек. А еще – современная внешность и интерьер без скидок на происхождение. В общем, на лигу выше. □

Автомобили предоставлены компанией «БЛОК-МОТОРС».

СПАЛЬНЫЙ ВАГОН

Владимир Соловьев. Фото: Игорь Твердунов

Дороги под Кинешмой да и в самом городе, мягко говоря, далеки от совершенства. Шедший впереди «Пежо-407» вовремя не увернулся от колдобины, пробил колесо и погнул диск.

Я ехал прямо за ним и подумал, что мне не избежать той же участи на менее юрком «Пежо-807», да еще с полным комплектом пассажиров. Но «восемьсот седьмой» среагировал на мои действия расторопно и с полным пониманием. Короче, объехали мы и ту ямку и многие другие, что встретились на пути из столицы к волжским берегам, куда пригласили нас импортеры «Пежо».

После этого я и поверил, что минивэн способен быть не только огромным удобным вместилищем для семьи и багажа, но и автомобилем для водителя. Хотя применительно к версии «Пежо-807 Пульман», о которой пойдет речь, ни утилитарный, ни спортивный подход не совсем уместен. Ведь в такой богатой комплектации с дорогой отделкой, трехлитровым мотором и автоматической трансмиссией 807-й воспринимается как представительский седан, только с высокой крышей над головой.

Впрочем, в версии «Пульман» все так и должно быть: дорого и вальяжно. Пульманами еще с позапрошлого века величают купейные железнодорожные вагоны со спальными местами – по имени американского инженера и предпринимателя Джорджа Пульмана. Кому первому пришло в голову использовать имя американца применительно к автомобилям, нынче сказать трудно, но термин прижился здесь еще семьдесят лет назад.

«Пульман» от «Пежо» обойдется в 45 000 долларов, против 35 тысяч за «вагон» в минимальной комплектации. Поездив однажды на 807-м с двухлитровым двигателем, скажу откровенно, что более мощный 205-сильный мотор добавил тяжелой машине динамики, которой ей недоставало. С трехлитровым



Мягкая светлая кожа сидений, кожаные вставки на дверях – вот что отличает «Пульман»! Ручник слева от водительского кресла опущен – иначе не выйти из-за руля!



В салоне семь кресел; во втором и третьем ряду – съемные. Моделировать салон каждый может на свой вкус.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 807 V6 PULLMAN
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4730
ширина	1850
высота	1750
Радиус поворота, м	6,2
Снаряженная масса, кг	1760
Полная масса, кг	2540
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,4
Макс. скорость, км/ч	205
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км	11,5
Кузов	
Конструкция	несущий
Количество дверей/мест	5/7
Объем багажн. (VDA), л	480/2950
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	V6
Число клапанов	24
Рабочий объем, $см^3$	2946
Степень сжатия	10,9
Мощность, кВт/л. с.	150/205
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	285
при об/мин	3750
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	А4
Размер шин	215/60R16



Вот так комфортно можно расположиться на отдых. А к трапезе за импровизированным столиком присоединятся пассажиры второго и третьего рядов.

Кресла заднего ряда совсем не детские, да и доступ к ним вполне взрослый. Вдобавок они перемещаются продольно, а спинки регулируются по наклону.

мотором автомобиль преображается, езда на нем начинает радовать. Он резво разгоняется с места, и когда скорость переваливает за сотню. Небольшие крены в поворотах провоцируют добавить газу. Правда, за лучшие динамические возможности приходится расплачиваться повышенным расходом топлива – в среднем на два литра больше, чем у 136-сильного двигателя.

Отличительные особенности всех 807-х – электрические сдвижные задние дверцы и удивительная способность трансформации салона. Все это присуще и версии «Пульман». Добавились еще три люка в крыше с электрорегулировками и два съемных сиденья в третьем ряду. Вопреки названию, спальных мест в салоне не предусмотрено. Можно, конечно, вынуть все сиденья и расположиться на идеально ровном полу – но это, скорее, решение на крайний случай. Намекают на возможность отдохнуть в тени только шторки на боковых стеклах и в крыше. Что ж, в автомобилестроении – явно, чтобы не спали за рулем – в перекочевавшем с железной дороги термине акцент делается исключительно на комфорт.

На стоянке передние кожаные кресла можно развернуть спинкой к ветровому стеклу, среднее сиденье второго ряда превращается в столик. И, пожалуйста, хоть чай пей, хоть в карты играй. Чтобы предоставить такую возможность, ручник расположили не как принято – в центре, под правой рукой водителя, а слева у двери. Чтобы затянутый стояночный тормоз не мешал выходить из салона, на его ручке появился фиксатор, позволяющий опустить рычаг без растормаживания колес.

Сиденья разворачиваются в считанные секунды. Как только коллеги пошли рыбачить на Волгу, я сразу так и сделал. Уютно устроившись в развернутом кресле, вытянул ноги и… незаметно за книжкой заснул. То ли сказался пройденный от Москвы путь, а может, сыграло свою роль убаюкивающее название «пульман»… □

ПРЕРВАННЫЙ РАЗГОВОР

Александр Будкин. Фото автора и «Даймлер-Крайслер»

«Силовой агрегат немного задумчив, – жалуюсь коллеге, – вот тебе и семь передач с адаптивной программой управления. Не очень-то быстро она адаптируется…»

На новом «Мерседесе» М-класса мы заходим в очередную S-образную связку горной дороги, что ведет от Дагомыса на Солох-Аул. Пройдя первый вираж, бросаю взгляд на товарища: «Шины рановато начинают посвистывать, но идет хорошо…»

Жду одобрительного жеста – но его лицо вытягивается, а глаза пытаются зацепиться за что-то впереди. За перегибом дороги в асфальтовом покрытии виража виднеется плешь – метров тридцать без твердого покрытия. Кочки небольшие, но пройти гравийный участок по дуге на таком ходу машина не сможет. Успеваю изменить траекторию – и вместо дуги пролетаю плешь по прямой. Еще через секунду-другую, отловив машину на асфальте, проверяю работу ABS – иначе в завершающую часть S-образного поворота не попасть.

«Сколько ехали? Для «Мерседеса» не очень быстро, сто двадцать или чуть быстрее».

ПРОБУЙТЕ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

С таким наставлением организаторы отпускали журналистов на маршрут. Соответственно выбирали трассу: внедорожных участков не было, но разбитые дороги попадались.

Автомобиль серьезно модернизирован: изменились подвеска и трансмиссия, силовые агрегаты и кузов, электронные системы и интерьер. С чего начнем?

Одна из последних тенденций автомобильной моды – собранная на подрамнике передняя подвеска с высоко поднятым верхним рычагом и длинны-



ми пружинами. Рулевая рейка расположена перед управляемыми колесами. Такая компоновка способствует большей плавности хода, точности рулевого управления и в целом – лучшему поведению на дороге. Также на подрамнике собрана обновленная задняя подвеска – здесь она четырехрычажная.

Если вместо обычной пружинной заказать пневмоподвеску, к многочисленным электронным системам добавится еще одна – чтобы изменять дорожный просвет (на 80 мм) и жесткость подвески. Для размеренного движения – режим «комфорт»; для того, в котором чаще ездят на презентациях – «спорт». Есть и автоматический режим, когда автомобиль подстраивается под вашу манеру вождения. А после 100 км/ч машина сама «приседает» на 15 мм.



К комфортному режиму трудно придраться, «мерседесовцы» умеют строить убаюкивающие подвески. Насчет спортивного – есть что обсудить. Например…

Покуда «Мерседес» быстро едет по умеренно извилистой дороге и водитель не слишком усердствует – автомобиль весьма послушен, его траектория легко и точно читается. Иное, когда начинаешь играть в гонщика, перекладывая машину из одного виража в другой: на входе – тормоз, на выходе – газ. Теперь в повороте приходится думать, насколько доворачивать руль. Привыкли? Тогда можете еще добавить. Только помните, что в асфальте встречаются плеши!

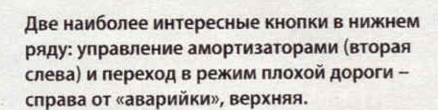
ЗАГИБАЙТЕ ПАЛЬЦЫ

Возможность поднимать-опускать кузов на пневмоподвеске, улучшая геометрическую проходимость, – полезная вещь. Но ее одной недостаточно, чтобы не задумываясь съезжать с дороги. Для тех, кто позволяет себе подобным образом расслабляться, российские дилеры вскоре предложат внедорожный пакет Offroad Pro с пониженным рядом в раздаточной коробке (передаточное отношение 2,93). Пневмоподвеска с этим пакетом тоже своя – она сможет приподнимать кузов уже на 110 мм. Любопытно, что будет и другой алгоритм управления автоматической коробкой передач в ручном режиме.

Если обычный М-класс по своему усмотрению переключается вверх-вниз, несмотря на заданную водителем ступень в коробке, с пакетом «офф-роуд»



Две наиболее интересные кнопки в нижнем ряду: управление амортизаторами (вторая слева) и переход в режим плохой дороги – справа от «аварийки», верхняя.







Такое управление креслом для «мерседесов» давно стало обычным.



Слева вполне удобный «свет», а нагромождение рычагов под рулем – традиционно для фирмы. Кнопка на ступице руля – для переключения коробки в ручном режиме.



Пожалуй, самое серьезное недовольство вызвал блок управления пневмоподкачкой кресла. Переднему пассажиру он мешает сгибать ногу.

Задним пассажирам свой климат-контроль, свои дефлекторы и вентиляторы, а также две розетки по 12 вольт. Вдруг одной задним пассажирам окажется недостаточно.



Новый М-класс, конечно, просторнее старого. Места для коленей задних пассажиров на 15 мм больше, для головы – на 5 мм, для плеч – на 13 мм.



МЕЛОЧИ ЖИЗНИ

«Мерседес» – это не только изощренная техника и внимание ко всем мелочам, но и подробный рассказ об этом. Вот несколько любопытных выдержек из пресс-релиза по новому ML. Может пригодиться – щегольнуть в среде автомобилистов...

«...интеллектуальная система превентивной защиты пассажиров Pre-Safe начинает действовать уже за секунды до возможного столкновения... ремни безопасности натягиваются, переднее пассажирское сиденье приводится в оптимальное положение, сдвижной люк закрывается»;

«...акустический комфорт достигается благодаря шумопоглощающим элементам из вспененного материала... только в обеих боковых панелях их насчитывается 34»;

«...коэффициент аэродинамического сопротивления равен 0,34, что на 15% меньше, чем у предыдущей модели...»;

«...при конструировании дверей большое внимание было уделено тому, чтобы внешняя и внутренняя оболочки оборудовались разными элементами жесткости, образуя прочное соединение с малым числом колебаний...это позволило более чем наполовину уменьшить вибрации рамок стекол под влиянием встречного ветра на высокой скорости...».



Пневмоподвеска On-road способна подняться на 80 мм вверх, обеспечив просвет 260 мм. В варианте Off-road соответственно 110 и 290 мм.

Открытие и закрытие пятой двери – нажатием на кнопки. В первый раз попробовал вручную – удивился, что так туго…

Вы хорошо знаете, как устроен «Мерседес»? Интересных тем для бесед с друзьями вам хватит на пару лет.

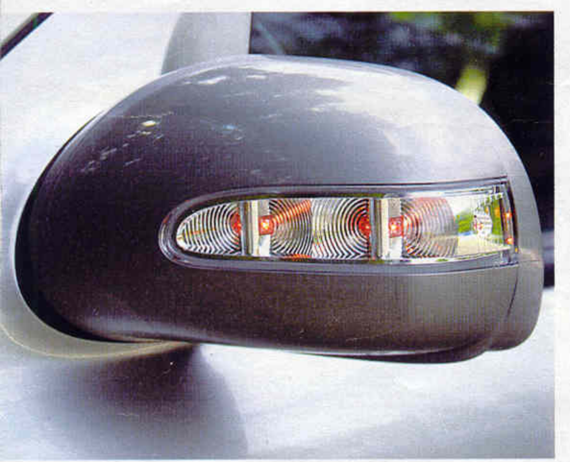
машина в большей степени доверяет водителю.

А уж сколько тут электронных систем: две противоскатные – для троганья в подъем и спуска с него, стабилизации с функцией распознавания давления в шинах (ESP), управления тяговым усилием... Амортизаторы умеют раздельно менять жесткость при работе на сжатие и отбой!

Есть устройство распознавания критических ситуаций на дороге, автоматического включения фар, открывания машины без ключа, распознавания детского кресла на переднем сиденье, защиты шеи при наезде сзади. Стоит ли упоминать ABS?

Пожалуй, да: если нажать кнопку с символом плохой дороги, противобуксовочная система (часть ESP) и ABS будут работать по особому алгоритму, подходящему для песчаного или другого зыбкого покрытия. Здесь же вовсю задействована вычислительная мощь электронно-управляемой трансмиссии – при пробуксовке одного из колес она перебрасывает момент на другие. Из внедорожного пакета достанем две блокировки – межосевую и заднюю межколесную. Они электронные, но способны намертво схватить соответствующие валы.

Нетрудно догадаться, что изменения коснулись гаммы силовых агрегатов. Увеличились мощность и крутящий момент, снизился расход топлива.



Дублирование повторителей поворотов на наружных зеркалах фирма начала применять одной из первых и делает это по сей день.

ПЕСНЬ О КОМФОРТЕ

И все же самую длинную песню хочется петь об удобствах. Раздельная климатическая установка спереди и сзади, множество сервоприводов, микролифт, что сам открывает и закрывает багажник, система, которая при выборе режима рециркуляции сама закрывает стекла и люк. Не удивились? А как вам магнитола, анализирующая сигнал от трех антенн?

Премудростей в обновленном интерьере хватает. Взять, например, сиденья с подкачкой почти всего: подушки в области бедер, поясничного подпора, валиков боковой поддержки. Регулировки понравились, но для переднего пассажира их пульт управления расположен неудачно. Впрочем, приятного в интерьере куда больше – чего стоят регулировка педального узла и огромный диапазон перемещений кресла (разумеется, посредством электропривода).

Пожалуй, главная изюминка «Мерседеса-ML» – не исключительность дополнительных устройств, а их количество. Краткий рассказ о них занял 70 страниц пресс-релиза, который раздавали журналистам. Экзамен по нему я бы не сдал и со второго раза! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES-BENZ	ML350	ML500
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4780	
ширина	1911	
высота	1815	
база	2915	
колея спереди/сзади	1627/1629	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	2060	2100
Полная масса, кг	2830	2830
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,4	6,9
Макс. скорость, км/ч	225	240
Топливо	АИ-95	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	11,5–11,7	13,4
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Объем багажника (VDA), л	551/2050	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	V8
Число клапанов	24	
Рабочий объем, см³	3498	4966
Степень сжатия	10,7	10,0
Мощность, кВт/л. с.	200/272	225/306
Крутящий момент, Н·м	350	460
при об/мин	2400–5000	2700–4750
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A7	
Передаточные числа:		
I	4,377	
II	2,859	
III	1,921	
IV	1,368	
V	1,0	
VI	0,82	
VII	0,728	
з. х.	3,416/2,23	
Главная передача	3,90	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	рычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	235/65R17	255/55R18

В ПОИСКАХ ОТЛИЧИЙ

Анатолий Фомин. Фото автора

Редакционному «Хёндэ-Акцент» исполнилось два года, пробег – 90 тысяч километров. Выпускаемые ныне на таганрогском заводе машины и внешне, и начинкой уже отличаются от нашей. Помните головоломки типа «Найдите десять отличий»? В «Акценте» их оказалось больше.

ШАЖКИ ЛОКАЛИЗАЦИИ

Первые «акценты», собранные в России, были гораздо более иностранными, но менее корейскими. Кузов редакционного автомобиля прибыл готовым из Турции, оттуда же и большинство комплектующих. Нынешние машины не только собраны, но сварены и окрашены на ТагАЗе, а сборочные комплекты поступают напрямую из Южной Кореи. Впрочем, не только. Машины обуты в нижнекамские покрышки «Кама-225» – это самый заметный признак локализации. Пока отечественных компонентов немного, хотя в России есть и аккумуляторы, и стекла, и пластмасса вполне приемлемого качества... Но они часто превосходят корейские по... цене, да и стабильность поставок порой хромает. Скажем, корейский пистон крепления обивки стоит 34 копейки, а отечественный обойдется в рубль, да и то если вложить средства в производственную базу смежника. Какая польза от такой локализации? Но на ТагАЗе постоянно рассматривают новые предложения. Мелкие резинки, упоры капота, коврики в салоне, магнитола марки LG – все это российского производства. Частично освоили производство сидений: на корейский каркас монтируют изготовленные в Таганроге подушки и чехлы (на «Акценте», как и других «Хёндэ», обивка-чехол съемная). Наиболее вероятные российские кандидаты ближайшего будущего – стекла и жгуты электропроводки.

ОТ ОДНОГО ДО...

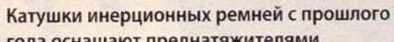
Самое заметное отличие сегодняшнего «Акцента» от машины 2003 года – внешность. Новый бампер и решетка радиатора, подобно хорошему настроению, изменили хищный оскал на добродушную «улыбку» – она более пристала семейной машине. Теперь откроем моторный отсек: первое, что бросилось в глаза – тепловой экран на капоте. «Турецкие» автомобили обходились без него.

Изменения в двигателе снаружи не видны. Новая программа управления и нейтрализатор позволяют ему укладываться в жесткие нормы Евро III. Российский стандарт этого пока не требует, но прежние моторы уже не делают. Отличительный признак более «чистого»





Панель приборов с одометром на жидких кристаллах пока входит лишь в богатые комплектации.



Катушки инерционных ремней с прошлого года оснащают преднатяжителями.





«Хёндэ-Акцент» 2003 и 2005 (слева) годов. Сзади отличий нет.



Новый радиатор кондиционера со встроенным конденсором монтируют с 2004 года.

Второй кислородный датчик – отличительная черта двигателя, удовлетворяющего Евро III.

Тепловой экран капота снижает внешний и внутренний шум.

Пластмассовый бензобак не боится коррозии и ударов камней.

двигателя – второй кислородный датчик после нейтрализатора. Вся выпускная система от нейтрализатора теперь из нержавеющей стали, а потому намного долговечнее. На модернизированном двигателе новый стартер, отличающийся меньшим шумом.

Мотор повлек и изменения в трансмиссии. На автомобилях с механической коробкой передач теперь устанавливают усиленный механизм сцепления – диаметр ведомого диска увеличен с 200 до 215 мм. Больше и нажимной диск, изменены картер и маховик. Ясно, что со старым новое сцепление невзаимозаменяемо.

На нынешних «акцентах» иные главный цилиндр и усилитель тормозов. Мелкая, но важная деталь – увеличили сечение «массового» провода на двигателе. Напомним, именно он стал причиной неудачи редакционного «Акцента» при пуске в холодильной камере (ЗР, 2004, № 1).

В салоне появились крепления для детских кресел «Изофикс» и катушки ремней безопасности с пиротехническим механизмом предварительного натяжения. В базовой комплектации МТ1 «Хёндэ-Акцент» не оснащают подушками и ABS тормозов – таковы требования рынка. Российский покупатель не готов платить за безопасность, а ломать его мнение «через колено», предлагая только богато оснащенные машины, – не лучший способ агитации.

«Акценты», работающие в такси, хоть и в небольших количествах, выявили неожиданную (и, к счастью, некрупную) слабость. Нет-нет, не рулевого управления, а фиксатора левого подрулевого переключателя, ответственного за поворотник. Новый вариант надежнее.

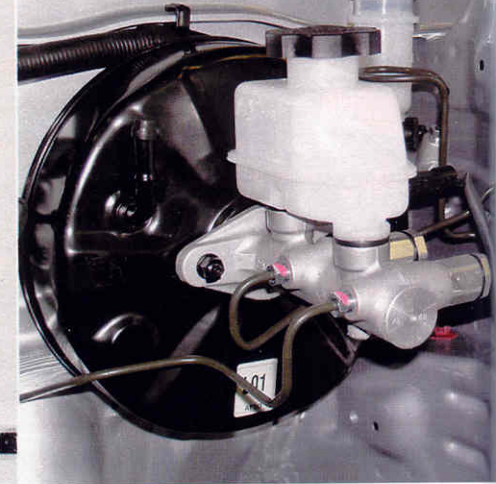
Качество российских дорог, конечно же, диктует повышенные требования к подвеске. Нынешние «акценты», получив иные пружины, приподнялись выше редакционного примерно на 20 мм. Остальные параметры подвески не изменились. На машины могут устанавливать пружины любой из трех групп жесткости. Самые жесткие маркируют белой точкой, желтой – средние, а самые мягкие – красной. Они при расчетной нагрузке будут на 10 мм ниже белых.



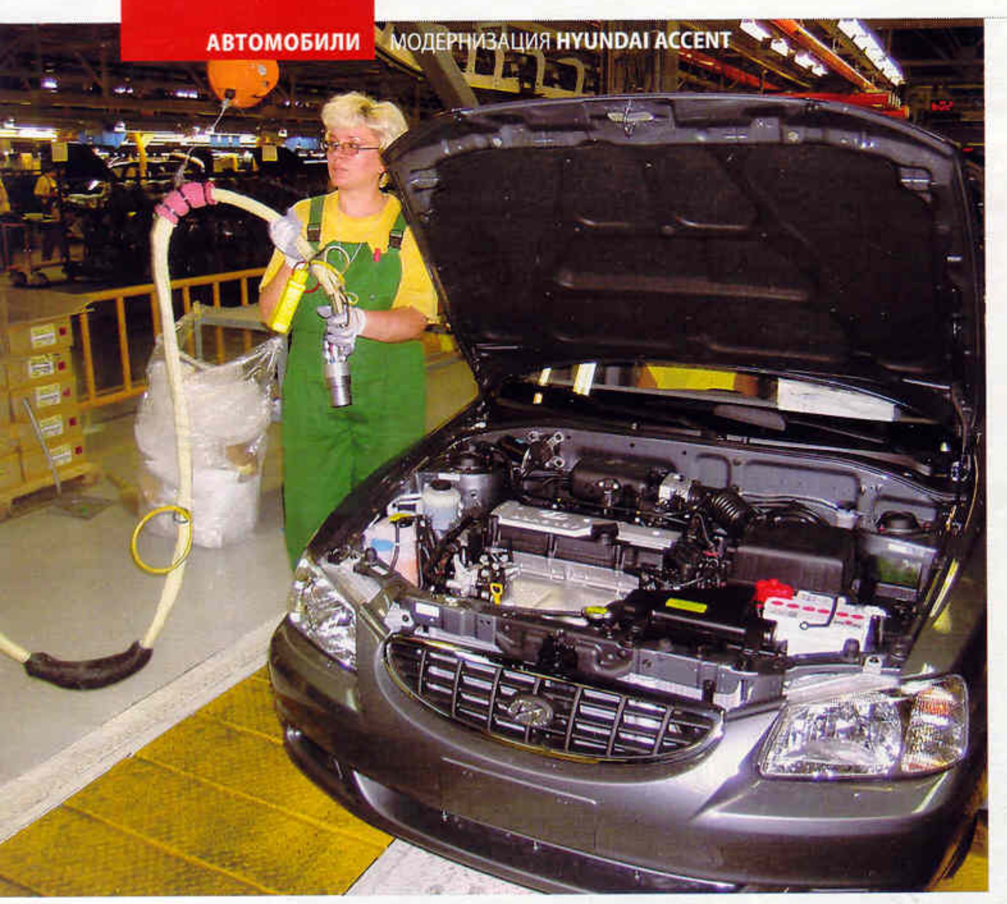
Выпускная система теперь полностью из нержавеющей стали.



Табло выпуска автомобилей: обычный результат 12–15 машин в час. Максимальная производительность – 26 автомобилей в час.



Новый усилитель тормозов позволяет более точно дозировать замедление.



Заправка рабочими жидкостями на конвейере. Бензин, масла, антифриз, тормозная жидкость, хладагент для кондиционера – все строго дозировано.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Полости кузова вскоре планируют заполнять пластичным антикоррозионным составом – не столько для защиты от коррозии, сколько ради снижения шума при езде по дорогам, где мелкие камешки бьют по днищу автомобиля.

До конца 2006-го радикальных изменений в таганрогских «акцентах» не будет. Рестайлинг корейской машины 2005 года российские «акценты», скорее всего, не затронет. Пока выпускают и старые, и новые кузовные детали. Но если в Корее прекратят штамповку старых, то и россияне получат авто с иным дизайном.

Едва ли «Хёндэ-Акцент» можно назвать витриной современных технических решений, а слово «ширпотреб» в нашей стране всегда было чем-то вроде ругательства. Но в нынешнем массовом автомобиле оно как нельзя лучше отражает баланс качества и цены, необходимый для доступной, популярной машины. Такой, как таганрогский «Акцент». Кстати, по России уже бегают 55 тысяч машин, а нынешние темпы производства дают шанс через год удвоить «поголовье».



ЛИТРАЖ И ТИРАЖ

Максим Сачков. Фото автора и «Фольксваген»

Черный «Фаэтон» остановился у многоэтажного делового центра, за стеклянными дверями которого нас встретил его дальний родственник – «Пассат Вариант» первого поколения 1973 года. Но в этот день ему отвели второстепенную роль. Неподалеку начиналась пресс-конференция, посвященная презентации нового «Фольксвагена» среднего класса с кузовом универсал – «Вариант» номер шесть.

ПОСАДКА В ВАГОН

Не стану уверять, что новый «Пассат Вариант» мне безоговорочно нравится. В нем нет ничего некрасивого, непропорционального, неоднозначного – все складно и гармонично. Однако новая модель подрастеряла ту самую немецкую солидность, важность, если хотите, чопорность, которая сразу бросалась в глаза при взгляде на предшественника. Возможно, отчасти повлияли слезливые глазки-фары и инородные хрустальные фонари. Предпочитаю смотреть на «Пассат» строго в профиль – так в нем больше от прежней модели.

За что ценят универсалы? Конечно же, за вместительность. «Вагон» шестого поколения перерос нетесного предшественника. Новый «Вариант» почти на 100 мм длиннее, на 75 шире и на 20 выше. Дополнительным пространством распорядились грамотно: салон стал просторнее, а объем багажника вырос более чем на 100 л, до 603 л. Со сложенными

задними сиденьями – почти втрое больше, правда, с учетом 90-литровой ниши для запасного колеса. Маленькая камера хранения! Глядя на остальных, на 8 л раздулся и бензобак.

Естественно, для нового «Варианта» предусмотрены несколько комплектаций. Даже в самой простой «Трендлайн» (Trendline) – система стабилизации ESP, шесть подушек безопасности, климат-контроль, центральный замок с дистанционным управлением, релинги на крышу… список на этом не заканчивается. Производитель уверяет, что базовые модели двух поколений будут стоить одинаково. Новые же агрегаты и различные опции увеличат числа на ценниках, но – цитирую представителей фирмы – «не настолько, насколько повысится комфорт».

Интерьер, под стать внешнему виду, тоже смягчился, хотя эргономика по-прежнему на высоте. Чувство такое, что все приборы и кнопки расположены там, где их оставил – как на пульте домашнего телевизора. И в сиденье садишься, как в любимое кресло.

НОС ПО ВЕТРУ

Вставляю чип-брелок в гнездо – немного подумав, «Вариант» ответил негромким голосом 2-литрового мотора FSI. Теперь ясно, почему на пресс-конференции специалисты обращали внимание на шумо- и виброизоляцию нового «Пассата» – внешние раздражители едва проникают в салон.

Ровненько по всему диапазону оборотов разбрелись 150 «лошадей» – мотор уверенно вытянет с низов и не опозорит хозяина на скоростном шоссе. Для автомобиля, на котором часто путеше-

Смену поколений «пассатов» можно назвать революционной. Но для поклонников модели первостепенным останется громкое имя. А уж носить его шестой «Вариант» достоин.





Рычаг стояночного тормоза заменили кнопкой (в левом углу), а ключ зажигания – чип-брелоком. Свежий дизайн потребовал новых оттенков и материалов: на выбор – черный, серый, кофейный, бежевый со вставками из дорогих пород дерева и алюминия.

Как дополнительное оборудование, покупателю «Варианта» предложат выезжающую из панели приборов клавиатуру для мобильного телефона, навигацию на DVD-дисках, аудиосистему «Динаудио» (Dynaudio) класса «Хай-энд».

К услугам задних пассажиров – розетка с переменным напряжением 220 В. Только помните, что мощность ограничена.

ствует многочисленная семья со скарбом, большей мощности не надо… хотя и меньшей тоже.

Правильный семейный автомобиль должен быть послушным, пожалуй, как «Пассат Вариант». Машина четко реагирует на повороты руля, но, как положено другу семьи, делает это без спортивной резкости. Подвеска мягко глотает ямки, правда, на частых неровностях (в европейских городах нередко встречаешь брусчатку) дрожь все-таки сотрясает салон. Но в целом – приятный автомобиль. Посмотрим, как он поведет себя в российском исполнении с увеличенным на 20 мм дорожным просветом.

Пересев на дизель 1,9 л, сразу ощущаешь нехватку «лошадок». Избаловались – 30 лет назад владелец первого «Варианта» спокойно обходился 75 л.с. Нынешний 105-сильный TDI подхватывает ближе к 2000 об/мин, а после 4000 силы его покидают, и крутить дальше бессмысленно. Но у владельца «Пассата 1,9 TDI» в рукаве весомый козырь. При неспешной загородной езде нелегкий универсал с таким дизелем потребляет всего около 5 л топлива.

Вот и разница между дизелями двух поколений. Объем почти одинаковый, а характеристики у двухлитрового TDI намного лучше: мощность и крутящий момент выше почти на 30%. Мотор уверенно везет уже с 1700 об/мин, а потому и браться за рычаг механической коробки

НАРОДНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Шестой «Пассат», и в частности универсал, – автомобиль абсолютно новый по конструкции. Одно из ярких доказательств – силовой агрегат расположен поперечно, а не продольно. Кстати, все двигатели, бензиновые FSI и дизельные TDI (кроме базового 102-сильного бензинового 1,6 л), устанавливают на «Пассат Вариант» впервые. С ними в паре работают механические пяти- и шестиступенчатые коробки и автоматические «Типтроник» и DSG. Новая передняя подвеска типа «Мак-Ферсон» из алюминиевых сплавов получилась очень легкой – 13,3 кг. Задняя подвеска собрана на подрамнике – конструкция снижает вредные шумы и вибрации.

Хватает и новомодных изюминок. На парковках машину удерживает электронный ручник, тормозная система в дождь каждые пять минут «просушивает» диски, в устройство стабилизации ESP включена функция, позволяющая отлавливать прицеп, когда тот сбивается с курса. Даже в базовой комплектации «Пассат Вариант» буквально напичкан системами безопасности: ABS, противобуксовочная ASR, ассистент торможения EBA, электронная блокировка дифференциала EDL. У «Фаэтона» новая модель позаимствовала активный круиз-контроль, самостоятельно поддерживающий дистанцию. Усилие на руле «пассатов» впервые снижает электроусилитель.



Список двигателей шестого «Варианта» внушителен: 4 бензиновых четырехцилиндровых мотора мощностью 105–200 л.с., в конце года появится версия V6 3,2 FSI. К двум турбодизелям скоро присоединится новый 170-сильный двухлитровый агрегат.

Детские сиденья нового поколения встроены в задний диван. Развитые подголовники защищают не только от удара сзади, но и снижают травмы при боковом столкновении.

Чтобы в «Фольксвагене-Пассат Вариант» путешествовали люди, а не вещи по багажнику, в список опций включены удерживающие устройства. Чемоданы и сумки зафиксирует телескопическая поперечина, а любимый кактус – регулируемая по длине лента. Крышка багажника – с электроприводом.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

VW PASSAT VARIANT	1,6 FSI	2,0 FSI	1,9 TDI	2,0 TDI
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4774			
ширина	1820			
высота	1517			
база	2709			
колея спереди/сзади	1552/1551			
Радиус поворота, м	5,7			
Снаряженная масса, кг	1403	1474	1477	1510
Полная масса, кг	2040	2110	2100	2140
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	10,5	12,4	9,8
Макс. скорость, км/ч	197	205	185	209
Топливо	АИ-95–98		ДТ	
запас топлива, л	70		70	
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,2	6,6	4,9	5,0
городской цикл	10,1	12,8	7,4	7,9
смешанный цикл	7,6	8,9	5,8	5,9
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	603/1731			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16	16	8	16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1984	1896	1968
Степень сжатия	12,0	11,5	19,0	18,5
Мощность, кВт/л.с	85/115	110/150	77/105	103/140
при об/мин	6000	6000	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	155	200	250	320
при об/мин	4000	3500	1900	1750–2500
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M6	A6	M5	M6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	205/55R16			
Безопасность				
Активная	ABS, EBD, ASR, ESP, EBA, EDL			
Пассивная	6 подушек, активные подголовники на передних сиденьях			

приходится реже. Осязание и слух подтверждают, что новый дизель гораздо тише своего коллеги. А по динамическим качествам такой «Вариант» больше похож на собрата с двигателем FSI аналогичного объема.

Смелый дизайн, иная компоновка силовых агрегатов, новые подвески. Кто-то воспримет новшества в штыки, другие – наоборот, одобрительно кивнут. На сегодня продано около 13 млн. «фольксвагенов-пассат». Продажи новых «вариантов» увеличат это число. Насколько? Во многом это будет зависеть от цены. □

ЗНАК GTO НА ГРУДИ У НЕГО

Александр Костянов, Сергей Мишин. Фото: Сергей Мишин

Небольшие, мощные, быстрые автомобили группы GT («Гран Туризмо») популярны во всем мире. Любителей быстрой езды немало и в нашей стране, о чем свидетельствует множество тюнинговых версий серийных моделей. В нынешнем году мелкосерийный выпуск российского «Гран Туризмо» – Lada 112 Coupe Sport начала тольяттинская фирма «Супер-Авто».

Первый «Гран Туризмо» сделали на ВАЗе в середине 90-х годов – «Лада-110 2.0» с двухлитровым двигателем Opel. Опыт оказался успешным, поэтому при разработке «Купе Спорт» наряду с оригинальными техническими решениями широко использовали и прежние наработки, оправдавшие себя не только в обычной эксплуатации, но и в автоспорте. Базовым кузовом для новинки выбрали хэтчбек, лишившийся задних дверей – в исполнении «Гран Туризмо» они не нужны. Без них, но с дополнительными силовыми элементами (в порогах, между задними стойками и по кромке багажника) жесткость кузова на кручение заметно увеличилась.

Под капотом – двигатель объемом 1,8 л от длиннобазной «Лады-Премьер». Правда, для GT его несколько доработали: изменили калибровки системы управления, ресивер впускной системы, установили форсунки увеличенной производительности и больший дроссельный патрубок. Снизили массы деталей кривошипно-шатунного механизма.

Для реализации возросших возможностей мотора внесли изменения в трансмиссию. Вместо стандартного сцепления – LuK, сближены передаточные числа коробки, усилены синхронизаторы.

Смонтированная на подрамнике передняя подвеска аналогична той, что на «Ладе-110 2.0». В задней – стабилизатор поперечной устойчивости, более жесткие сайлент-блоки и проставки для расширения колеи (на 50 мм) и достижения отрицательного угла развала колес.



Амортизаторы – «Кони Спорт» с регулируемой жесткостью. В тормозной системе вакуумный усилитель повышенной эффективности, 15-дюймовые передние и 13- или 14-дюймовые задние механизмы с вентилируемыми дисками.

Оставим пока рассказ об интерьере, кожаном руле, сиденьях с боковой поддержкой и стремительном силуэте – здесь все соответствует образу GT.

Самое «вкусное» в этой машине – ходовые качества. Трогается купе легко, разгоняется уверенно – двигатель наряду с приятным голосом демонстрирует удачное сочетание высокой мощности и тяги. На пятой передаче (на которой стандартные «десятки» достигают максимальной скорости) нам удалось разогнаться «лишь» до 190 км/ч, зато на четвертой при 6500 об/мин стрелка легко преодолела 200-километровую отметку.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA 112 COUPE SPORT
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4170
ширина	1700
высота	1420
база	2537
колея спереди/сзади	1465/1430
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1050
Полная масса, кг	1525
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,2
Максим. скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/43
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	8,5
Кузов	
Конструкция	хэтчбек
Кол-во дверей/мест	3/5
Объем багажника, л	350/720
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1796
Степень сжатия	9,8
Мощность, кВт/л. с.	88/120
при об/мин	5000
Крутящий момент, Н·м	162,0
при об/мин	3200
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние/задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	195/60R15 или 195/55R15
Цена	
	от 450 000 руб.


Автомобиль со спортивными амбициями получил двигатель объемом 1,8 л.


Перед основным – радиатор кондиционера.


Оформление салона подчеркивает спортивный характер автомобиля.

Модернизированные тормоза очень хороши, однако шины «Пирелли Р6000» размерности 195/55R15 блокируются слишком рано. На наш взгляд, для столь динамичного автомобиля стоило подобрать более подходящие. Доработанная ходовая часть выгодно отличает купе от обычных «десяток», однако при скоростном маневрировании шины опять-таки рано начинают скользить, приводя к ярко выраженной недостаточной поворачиваемости машины. Сама же подвеска произвела весьма выгодное впечатление – купе отлично держит дорогу даже на очень высокой скорости, при этом плавность хода вполне сопоставима со стандартными машинами семейства «Лада-Самара».

Не так давно мы тестировали «десятку» и «двенадцатую» с двигателями 1,8 л (ЗР, 2005, № 4) и нашли, что в придачу к этим моторам неплохо бы иметь коробку со своими передаточными числами, более эффективные тормоза, иные характеристики подвески, а еще – ГУР и кондиционер. Приятно, что в новой машине все это уже учтено. □

РЕЗЮМЕ Lada 112 Coupe Sport – в ней удачно сочетаются яркая и узнаваемая внешность, эффектный и богато оснащенный салон, высокие динамические показатели и хорошая управляемость.

UAZ HUNTER

Бензиновый мотор 2,7 л, 128 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $8900 (255 тыс. руб.).

UAZ HUNTER

Дизель 2,4 л, 86 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $9500 (273 тыс. руб.).

ОХОТНИЧИЙ ДУПЛЕТ

Максим Сачков
Фото: Александр Батыру



«Это ключи от бензинового, а вот от дизельного! Документы – в кармане двери, удачи!» – разговор с мастером, выдавшим на тест два УАЗа, был деловым и коротким. Просто и ясно, прямо как сами автомобили. Два «хантера» (охотники по-русски) – по регистрационным документам УАЗ-315195 с бензиновым мотором ЗМЗ-409 и УАЗ-315143 с турбодизелем «Андория».

ЗАРЯЖАЙ!

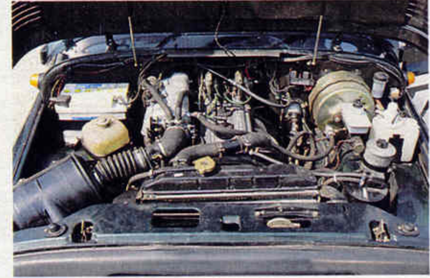
Если честно – внешне «Хантер» мне нравится. Квадратный, практичный, добротный, эдакий российский «Гелендеваген». Зазоры ровные, двери нормально закрываются, только на эмали не стоило так тратиться. Бюджетным УАЗам уготовлено пробираться к избушке через непролазную



Несмотря на более высокие полнопрофильные покрышки 225R16 и больший дорожный просвет дизельного «Хантера», геометрическая проходимость у него хуже. Картину портит низко подвешенный глушитель. Угол рампы у дизельной машины – 33°, бензиновой – 39°.



Проверять уровень масла в «Андории» удобно – щуп почти под рукой. Масляный, топливный и воздушный фильтры – на виду.



Топливный фильтр у бензинового «Хантера» расположен под днищем, до масляного тоже непросто добраться.

чащу. Нарядный металлик быстро поцарапается, а ремонт обойдется недешево.

Как же сюда влезают? Дверной проем очень узкий, подножка высокая, а выправка у меня и коллеги, увы, не военная. Бывалые поговаривают: в УАЗ забираются ногами вперед. Попробовал – на память о встрече с рулем получил синяк на коленке… наверное, еще легко отделался. При следующих попытках неизбежно страдала очередная часть тела (схему с размерами салона см. в ЗР, 2005, № 5).

Неплохие сиденья с регулировкой поясничного подпора, ухватистый руль, один рычаг управляет «раздаткой» и блокировкой межосевого дифференциала, сдвижные форточки на окнах – вот некоторые отличия «Хантера» от предшественника. Еще одно новшество – спидометр с электронным одометром.



В СВОЕЙ СТИХИИ

Мы не устраивали нашим подопечным длительных упражнений на бездорожье, а ограничились недлинным маршрутом, чтобы определить отличия машин. На дизельном «Хантере» включать пониженный ряд трансмиссии приходится заметно раньше. Там, где ЗМЗ уверенно принимает нагрузку, «Андория» неожиданно чахнет. На нижнем ряду запас тяги весьма велик, так что разница между машинами нивелируется. Только надо держать обороты выше 1500, независимо от типа двигателя – иначе задергается и заглохнет. То есть ползти совсем медленно не получится.

На разбитой грунтовке готов прощать и жаркий салон, и неудобный вход, некритичной становится неправильная (без кавычек) коробка. Понимаешь, что здесь эта машина в своей стихии… и сожалеешь только о том, что потерял «уазик», ставший «Хантером»: железные бамперы, мощные крюки, рабочий окрас, моющийся салон.

Сиденья в «хантерах» вполне удобные. Правда, в грязной одежде садиться жалко, хоть обивка и не маркая. Кресло отъезжает не так уж далеко – рослый и тучный водитель вольготно не усядется. Зато придвинуть сиденье можно почти под панель приборов. По ногам нормально, подкрутим спинку… Ой, рука застряла между креслом и катушкой ремня. А в телогрейке или бушлате она и вовсе не пролезет. Зато на все «хантеры» устанавливают ремни безопасности. С верхним креплением вышла промашка. Сиденье под водителем выше



Заднее сиденье можно сложить в соотношении 40:60. Чтобы увеличить грузовой отсек, понадобятся пассатижи или гаечный ключ и недюжинная сила.

Часть полезного объема багажника съедают колесные ниши. Две створки, закрывающие отделение, превратились в одну дверь.



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	UAZ HUNTER 2,7i	UAZ HUNTER 2,4d
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1757	1813
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	921	964
заднюю	836	849
Дорожный просвет, мм	197	220
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–20 км/ч	1,6	3,2
0–40 км/ч	3,6	8,0
0–60 км/ч	8,4	15,3
0–80 км/ч	14,6	22,0
0–100 км/ч	24,8	37,1
0–120 км/ч	47,7	73,2
Макс. скорость, км/ч	**132,0**	125,0
Погрешн. спидометра, %	4,4	0,5
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч (IV передача)	17,0	20,6
Выбег, м:		
120–50 км/ч	914,3	965,2
50–0 км/ч	490,8	471,9
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	**62,8**	70
замедление, м/с^2	6,14	5,51

среднего уезжает за центральную стойку, и ремень маячит перед грудью как финишная лента. Только эту лучше не пересекать.

ТЯЖЕЛА ТЫ, ШАПКА-УШАНКА

Хрясь, брык, попал – первое знакомство с арзамасской коробкой передач состоялось. Если многие гениальные произведения приходили изобретателям во сне, то автор «обратной» схемы переключения явно страдал бессонницей. Хочешь перейти с первой на вторую, а из коробки доносится хруст и скрежет – нечаянно вживил заднюю. Вероятно, на бездорожье такая схема и удобна, чтобы раскачать застрявший автомобиль, но туда еще надо доехать, не покалечив агрегат. Даже к концу теста безошибочно переходить со второй передачи на третью или первую я так и не научился...

Чтобы меньше орудовать рычагом, на бензиновом автомобиле трогаться можно со второй. Тяги на низах здесь, субъективно, поменьше, чем у предшественника, карбюраторного 2,5-литрового двигателя, но силовой агрегат позволяет многое. А 86-сильная дизельная «Андория» в этом случае требует поиграть сцеплением и газом, поэтому брезговать первой ступенькой не стоит – спалишь диск.

На бензиновом «Хантере» руль крутить легче благодаря механизму с гидроусилителем и с иным передаточным числом. Его краткая характеристика – шипит при каждом повороте баранки, отличается невнятной обратной связью, теряет рабочую жидкость. Я предпочел бы более тяжелый и «долгий» руль (четыре оборота от упора до упора вместо трех), но при этом адекватный и надежный – такой, как у дизельного автомобиля. Тем более что изысканной управляемостью ульяновские «хантеры» не славятся.

В жару приемлемую температуру в салоне дизельного вседорожника кое-как удается поддерживать, сдвигая все четыре форточки и поднимая забрало печки над капотом. В бензиновом «Хантере» эти воздушные процедуры малоэффективны – снизу пол подогревает нейтрализатор. Говорят, на свежих машинах ситуация получше: там под кузовом установлен защитный экран. Чувствуя себя котлеткой на сковородке, начинаешь жалеть, что новые уплотнители «хантеров» действительно хороши: так хочется сквознячка...

На заправке пришлось попотеть и водителю дизельного УАЗа – огромные



горловины (как у тракторов), в которые не промахнешься даже из ведра, не хотели «отпускать» пробки.

Как правильно определить, в какой бак наливать топливо? У дизеля сначала пустеет правый, а у бензинового – наоборот. Не перепутайте, а то посмешите народ, кидаясь от одной колонки к другой. Кстати, у клавиши, переключающей указатель топлива, зачем-то есть среднее положение – не для третьего ли бака?

НЕЛЬЗЯ ЗА ФЛАЖКИ

Первые впечатления получены, но еще не все точки над i расставлены. Для этого мы и приехали на полигон, где можно погонять УАЗы без риска для окружающих.

Преимущество ЗМЗ-409 налицо. Неудивительно – мощность бензинового «Хантера» почти в полтора раза больше, да и рабочий диапазон шире. Оттого разгоняется он почти как легковой автомобиль, а дизельная машина своими спринтерскими качествами скорее напоминает небольшой грузовик.

Думали, дизель возьмет реванш на подъемах – напрасно! Где бензиновый мотор уверенно везет на второй передаче, «Андория» теряет обороты и заставляет переключиться на пониженную. Вероятно, тягу старому дизелю урезали экологические нормы Евро II.

И «Андория», и ЗМЗ-409 не лишены недостатков, которые могла бы прикрыть коробка передач. Увы! И дело не только в схеме переключения и надежности агрегата – разработчикам следовало тщательнее подбирать передаточные числа. Похоже, они старались сделать агрегат удобным на бездорожье, забывая, что «Хантер» ездит и по асфальту, а с плохим покрытием вполне справится понижающая передача в «раздатке».

Зато других дизельных преимуществ у «Андории» не отнять. Она экономит в среднем 2–3 литра топлива, которое дешевле девяносто второго. Двигатель с воспламенением от сжатия почти не реагирует на дополнительных пассажиров и груз. Кроме того, меньше вероятность, что он перегреется, штурмуя бездорожье или просто тарахтя на холостом ходу. Рискну предположить, что добрый старый «Перкинс» (ныне «Андория») и в эксплуатации окажется надежней бензинового ЗМЗ.

На холостом ходу дизель отличаешь по более громкому характерному стрекотанию. Пожалуй, и в движении бен-

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ, РУБ.

Модель	UAZ HUNTER 2,7i	UAZ HUNTER 2,4d
Стекло ветровое	700	
Фара	400	
Капот	2700	
Тормозные колодки передние (комплект)	300	
Фильтр топливный	200	300
Фильтр масляный	100	400
Ремень генератора	200	1200
Свеча зажигания (накаливания)	30	600

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	UAZ HUNTER 2,7i	UAZ HUNTER 2,4d
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4100	
ширина	1730	
высота	2025	
Радиус поворота, м	6,3	
Снаряженная масса, кг	1770	1815
Полная масса, кг	2520	2550
Время разгона 0-100 км/ч, с	20	30
Макс. скорость, км/ч	135	120
Топливо	АИ-92	ДТ
запас топлива, л	78	78
Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч	13,2	10,6
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	8
Рабочий объем, см^3	2693	2417
Степень сжатия	9,0	20,6
Мощность, кВт/л.с.	94/128	63/86
при об/мин	4400	4000
Крутящий момент, Н·м	218	183
при об/мин	2500	1800
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М5	
Размер шин	225/75R16	

БУДУЩЕМУ ВЛАДЕЛЬЦУ

Заводская гарантия – 30 тыс. км или 1 год, в зависимости от того, что наступит раньше. Стоимость и периодичность ТО для «хантеров» с бензиновыми и дизельными двигателями одинаковые, только для машин с ЗМЗ предусмотрено дополнительное обслуживание на 2,5 тыс. км. Его стоимость с расходными материалами в Ульяновске – 520 рублей, ТО-1 (10 тыс. км) – 2900 руб., ТО-2 (20 тыс. км) – 2800 руб., ТО-3 (30 тыс. км) – 4100 руб., ТО-4 (40 тыс. км) – 4500 руб. В столице расценки примерно в полтора раза выше.

РЕЗЮМЕ

Бензиновый «Хантер» – одно из самых дешевых средств передвижения по ровному шоссе и суровому бездорожью. Но по совокупности качеств – далеко не лучшее.

Общая оценка **5,8**

\+ Тяговитый двигатель, хорошая геометрическая проходимость, нормы Евро II, доступные запчасти и сервис.

– Неудобное переключение передач, плохо подобранные передаточные числа коробки, недостаточная теплоизоляция, посредственный гидроусилитель руля.

РЕЗЮМЕ

«Хантер» с дизелем – ближе к классическому УАЗу, который остался в прошлом. Зато цена возвращает в суровое настоящее.

Общая оценка **5,7**

\+ Экономичный двигатель, нормы Евро II, удобное техобслуживание.

– Неудобное переключение передач, плохо подобранные передаточные числа коробки, низко подвешенный глушитель, дефицитные запчасти, высокая цена.



М. Сачков: «Мы долго спорили, что взять за отправную точку для оценки. Проблема в том, что почти не осталось автомобилей, подобных «Хантеру». Попробовали оттолкнуться от прежнего УАЗа – баллы получились явно завышенными. Поэтому решили оценивать его так, как и всех остальных, выезжающих на дороги общего пользования».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимум 10 баллов)

Модель	UAZ HUNTER 2,7i	UAZ HUNTER 2,4d
Рабочее место водителя		
Сиденье	6	6
Органы управления	4	4
Обзор	7	7
Салон		
Передняя часть	4	4
Задняя часть	6	6
Багажник	7	7
Ходовые качества		
Динамика	8	7
Тормоза	4	4
Поведение на дороге	5	5
Комфорт		
Шум	4	4
Плавность хода	6	6
Климат	4	5
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	9	8
Сервис	7	6
Эксплуатация	6	6
Общая оценка	**5,8**	**5,7**

зиновый мотор был бы тише, если бы его не заглушала трансмиссия. Внутри и той, и другой машины на скорости за 80 км/ч даже не пытайтесь разговаривать по мобильному – это запрещено правилами, а потом все равно ничего не слышно.

Тормозной путь 70 метров по сегодняшним требованиям, мягко говоря, великоват. Попытки испытателя сократить это расстояние на «Хантере» с ЗМЗ-409 увенчались успехом, однако у соседа, фиксирующего результаты, прибавилось седых волос: ведь часть тормозного пути «Охотник» двигался боком – то одним, то другим…

Возвращаясь с полигона, я проделал полпути на дизеле, потом пересел на «Хантер» с бензиновым мотором. Наверное, случись выбирать из этой парочки, остановился бы на первом. Двое моих коллег меня поддержали, сказав, что дизель честнее. Но не удивлюсь, если для большинства потенциальных покупателей бензиновый «Хантер» окажется привлекательнее. Хотя бы потому, что он дешевле. □

МИРНЫЙ «ФОКУС»

Игорь Твердунов.
Фото автора



«Господа, напоминаем, что за соблюдением скоростного режима в Финляндии следят строго, – организаторы теста делают серьезные лица, – особенно сейчас, когда проводится традиционное ралли Финляндия и полиция особо пристально контролирует скорость».

Проблемы с полицией нам ни к чему. Да и ралли начинается только завтра – в гонщиков играть рановато. Поэтому едем чинно и размеренно, как того требуют местные, довольно строгие правила. Ровная, ухоженная дорога, не слишком плотное движение, красивые северные пейзажи… Наш «Фокус» вот уже третий час движется в редком потоке. Скорость лишь изредка переваливает за сотню, тишина, покой – через несколько дней такой езды станешь флегматичным, как истинный финн. А может, наоборот: движение у них размеренное оттого, что водители слишком спокойны? Неторопливо течет разговор, «Фокус» катится почти бесшумно, мягко глотая редкие выбоины на провинциальной дорожке, за окном сосны, лужайки, озерца – идиллическая картинка, мирный автомобиль… Стоп! Какой такой «мирный» – забыл, куда приехал? Мы же не просто едем смотреть ралли, а еще тестируем самый «горячий» «Фокус» – двухлитровый трехдверный, к тому же российского производства. Ну насчет «горячего» это мы погорячились – у них в Финляндии ПДД для всех одинаково прохладные. А что до российской сборки, так она пока ничем себя не выдала – «Форд» как «Форд».

На следующий день стартовало знаменитое финское ралли. С утра на том же «Фокусе» съездили посмотреть, как команды настраивают боевые машины, а потом… обнаружили в автомобиле карту дальнейшего маршрута и пару листочков с малопонятной абракадаброй. Ба, да это же скоростная стенограмма раллийного спецучастка. Едем играть в гонщиков! Солидные дядьки-журналисты профессионально изобразили равнодушие: дескать, эка невидаль – и рванули к месту заветных «покатушек» с совсем не финской прытью.

И эти люди запрещают мне превышать скорость! Вчера пугали штрафами, а сегодня подсунули эти чертовы бумаж-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD FOCUS 2,0
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4342
ширина	1840
высота	1490
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	1230
Полная масса, кг	1775
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3
Максим. скорость, км/ч	203
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,1
Кузов	
Количество дверей/мест	3/5
Объем багажника (VDA), л	385
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1999
Мощность, кВт/л. с.	107/145
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	185
при об/мин	4500
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	М5
Размер шин	205/55R16



ки – провокаторы! И справа в кресле не коллега, а провокатор – вспомнил штурманскую молодость и быстро переложил стенограмму на кириллицу. Теперь сидит, радостно и отчетливо зачитывает свою ахинею, сам себя правит, в общем – тренируется. А ты должен под такой аккомпанемент следовать финским ПДД – ехать «медленно и печально», особенно когда асфальт под колесами сменился ровным и извилистым местным грейдером…

«Облико морале» российского туриста подрывать не стали – до места «гонок» доехали без грубых нарушений правил. Вот теперь повеселимся, тем более что все обставлено «по-настоящему»: перекрытый отрезок того самого извилистого узкого грейдера, джип-техничка, судьи в зеленых жилетах и… коллега, который декламирует стенограмму. Делать это совсем необязательно – после пары проездов коротенькая трасса осталась в памяти, но играть надо по-настоящему! Вместе с нами играл в гонки и «Фокус». Показалось, что ему эта затея не слишком понравилась: стук подвески на ямах, шприц камней по днищу, опасная близость огромных булыжников на обочине, резкие переключения передач. «Форду» явно хотелось обратно, на ровный асфальт; по пути домой машина отдыхала. Отдыхали и мы, наслаждаясь тихим, уютным, комфортным, очень мирным автомобилем.

А как же два литра под капотом? Очень кстати, когда надо совершить обгон или быстрое перестроение – р-раз и готово. А что же три двери? Да ничего, вид более задорный, зато садиться назад не очень удобно. И вообще, кто сказал, что трехдверный хэтчбек обязательно спортивный автомобиль? Это просто такой тип кузова. □



Облик трехдверного «Фокуса» обманчив: за спортивной внешностью скрывается вполне миролюбивый характер. И даже мощный двухлитровый мотор не в силах его изменить. Автомобиль, безусловно, быстрый и динамичный, но этого недостаточно, чтобы прослыть спортсменом. Зато присутствуют все признаки семейного авто: комфортабельная подвеска, хорошая шумоизоляция, легкое управление, просторный салон. Разве что дверей маловато…

ПРИКАЗАНО ВЫЖИТЬ

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

Проблема выживания нынче остро волнует не только жителей городов, жалующихся на нехватку свежего воздуха, но и российских автопроизводителей, сетующих на экономические трудности и происки конкурентов и неблагодарных покупателей. На помощь «утопающим» пришло правительство – с 1 января 2006 года автопрому приказано перейти на выпуск продукции, соответствующей экологическим нормам Евро II взамен устаревших Евро 0. Мера призвана победить смог и поднять рейтинг отечественных автомобилей.

Требования Евро II зафиксированы в Правилах ЕЭК ООН № 83-03. Они существенно ограничивают содержание токсичных веществ в отработавших газах. Ужесточив нормы CO, CH и NO_x, законодатели изменили и методику измерений. Прежде выбросы оценивали в граммах на цикл испытаний, теперь – в граммах на километр пробега.

Важное нововведение – обязательный контроль утечки паров топлива. Для проверки прогретый автомобиль закатывают в герметичную камеру, где в течение часа измеряют количество испарившихся углеводородов (CH_x). Общая их масса не должна превышать двух граммов. И, наконец, Евро II поставили жирный крест на использовании этилированного топлива.

ДРУГ ПРИРОДЫ

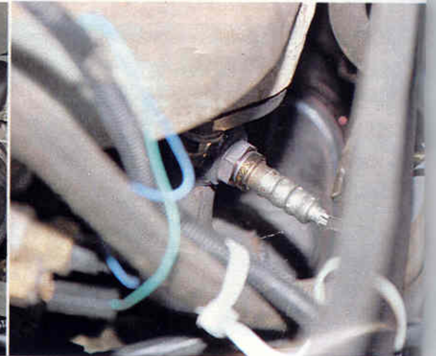
Внешне ГАЗ-31105, соответствующий новому стандарту, отличается от собратьев лишь более толстой выхлопной трубой. Переход на диаметр 63 мм взамен прежних 53 мм с одновременным двукратным увеличением объема выпускной системы позволил снизить сопротивление тракта. В результате заметно улучшилась продувка цилиндров и, в конечном итоге, снизилась токсичность.

Новая «Волга» гораздо (на целых 2 дБ) тише предшественницы. Чтобы избавиться от тарахтящей отсечки, разработали новый глушитель и резонатор с двухслойным корпусом и набивкой из базальтового волокна. А с шумом впуска отлично справляется ресивер – камера объемом около 1 л, настроенная на самую шипящую частоту.

Переработали и систему питания. Для сокращения числа разъемов бензопровода (читай – утечки паров топлива) вынос-



Под капотом соответствие Евро II легко определить по адсорберу, расположенному за воздушным фильтром.



Прежним двигателем теперь управляет новая программа. Информацию о составе топливной смеси контроллеру поставляет лямбда-зонд.



Внешне экологичная «Волга» отличается от предшественницы лишь «калибром» выхлопной трубы

ной насос заменили погружным, разместив его в топливном баке. На освободившееся куда более прохладное место из-под капота перенесли топливный фильтр. Усовершенствованный бензобак сообщается с атмосферой исключительно через адсорбер, где задерживаются пары топлива. Время от времени специальный клапан сообщает его с впускным коллектором для продувки. Бензопроводы так и остались металлическими, а соединительные шланги заменили трехслойными, с низкой паропроницаемостью.

Отличия экологичного двигателя от обычного невелики. «Штаны» на выпуске заменили «одногорловым» коллектором с единственным выходным каналом. Это позволило придвинуть нейтрализатор к головке, чтобы он побыстрее разогревался до рабочей температуры. Разумеется, не обошлись и без лямбда-зонда, который потребовал новой программы управления впрыском. Вот, пожалуй, и все.

На ходу поведение машины, как ни странно, не изменилось. А ведь борьба за экологию редко обходится без сопутствующих последствий, вредно сказываясь на динамических качествах в переходных режимах движения. Очевидно, делу помог «разжатый» выпуск.

Мало того, в зоне 3000 об/мин «Волга» явно прибавила прыти. Правда, соответственно (примерно на 5%) подрос и расход топлива. К сожалению, это не единственное огорчение для будущего владельца – стоимость машины также увеличится примерно на 8%. В соответствии с Правилами № 83-03 автомобиль должен оставаться «зеленым» на протяжении 80 тыс. км пробега. А дальше? Насытим российским автохламом вторичные рынки третьих стран или начнем портить собственный воздух на законных основаниях? □

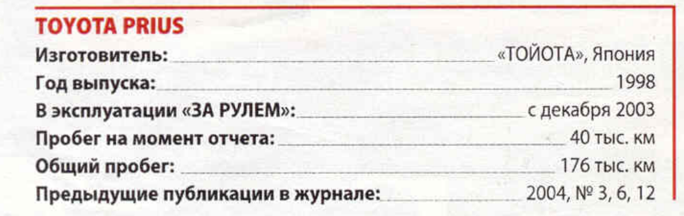
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ГАЗ-31105
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4921
ширина	1812
высота	1422
база	2800
колея спереди/сзади	1500/1444
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1790
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5
Макс. скорость, км/ч	163–173 (в зависимости от комплектации автомобиля)
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/70
Расход топлива, л/100 км:	
магистральный цикл	8,6
городской цикл	11,3
60 км/ч	6,5
90 км/ч	8,8
120 км/ч	11
Кузов	
Количество дверей/мест	4/5
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см³	2286
Степень сжатия	9,3
Мощность, кВт/л. с.	106,5/145
при об/мин	5200
Крутящий момент, Н·м	200,9
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Тип	заднеприводная
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	двухрычажная
сзади	рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости
Рулевое управление	червячное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	205/65R15

ВРЕМЯ НЕНАДОЛГО ОБОГНАВ

Максим Сачков





TOYOTA PRIUS

Изготовитель:	«ТОЙОТА», Япония
Год выпуска:	1998
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2003
Пробег на момент отчета:	40 тыс. км
Общий пробег:	176 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 3, 6, 12

Служба в редакции «Тойоты-Приус», купленной для длительных испытаний, подошла к концу. Напомню, прописку в парке ЗР она получила по нескольким причинам. Во-первых, это первый в мире серийный гибрид – интереснейший автомобиль как с точки зрения устройства, так и длительной эксплуатации. Во-вторых, это подержанная иномарка со своими прелестями и недостатками, к тому же с правым рулем. Полтора года и 40 тыс. км эксплуатации достаточно, чтобы подвести окончательные итоги.

КАК ЗДОРОВЬЕ?

«Приус» почти не постарел за то время, пока наматывал тысячи километров на благо журнала. Лакокрасочное покрытие по-прежнему блестит, салон выглядит опрятно, живы подвеска и рулевое управление. Он дважды абсолютно честно и без замечаний проходил техосмотр на линии инструментального контроля.

После устранения серьезной неисправности, на месяц приковавшей «Приус» к стоянке (вышел из строя гидронасос, нагнетающий рабочее давление), тормозная система работала безукоризненно. Лишь поменяли передние колодки; задние в хорошем состоянии и у будущего владельца пройдут не одну тысячу километров, а с ними – диски и барабаны.

Безусловно, самое интересное и загадочное в «Приусе» – гибридная силовая установка. Однако никаких неприятных сюрпризов она не преподносила. Электрическая часть работает бесшумно и бесперебойно, не требуя внимания и обслуживания. Даже батареи, расположенные за спинкой заднего сиденья, до сих пор неплохо держат заряд.

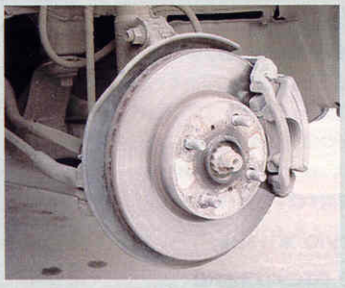
РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И РЕМОНТ

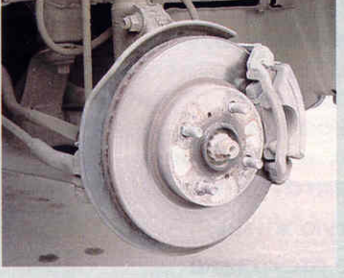
Пробег в редакции 0–40 тыс. км

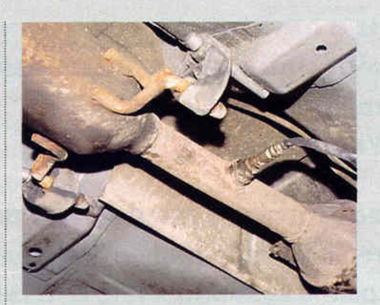
Статья расхода	Сумма, руб.
Средний расход топлива, л/100 км	7,35
Расходы на бензин	38 764
Расходы на ремонт и обслуживание 0–20 000 км	69 284
Расходы на ремонт и обслуживание 20 000–40 000 км	8160
В том числе:	
масло моторное	1900
фильтр масляный (2 шт.)	470
фильтр воздушный	540
фильтр кондиционера	1500
фильтр топливный	1200
передние тормозные колодки	1700
«сход-развал»	850
Итого:	**116 208**

ОСНОВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Оригинальные передние колодки на многих японских автомобилях ходят 30–50 тыс. км. На «Приусе» их ресурс в полтора-два раза больше: ведь тормозить гибриду помогает электродвигатель в режиме рекуперации.







Штатные узкие покрышки размерностью 165/65R15 на наших дорогах не жильцы. Даже в Москве ездишь аккуратно на более широкой резине 185/60R15, которая впритык умещается в колесных нишах. Зато на них «Приус» реже цепляет пузом, а повредить под ним есть что.

На подержанных автомобилях часто встречаешь порванные пыльники амортизаторных стоек. «Приус» – не исключение. Поменять их вполне по силам умеющему орудовать гаечным ключом – принцип такой же, как, например, на переднеприводных ВАЗах.





Основные расходные материалы (фильтры, приводные ремни, свечи зажигания) на «Тойоту-Приус» в крупных городах купить несложно, как «родные», так и неоригинальные. Неходовые запчасти, как и для большинства иномарок, приходится заказывать.

Двигатель внутреннего сгорания платит безотказностью за своевременную (каждые 10 тыс. км) замену масла и фильтров. После 30 с небольшим тысяч километров появились еле заметные перебои в системе зажигания – пора менять свечи.

Небольшую течь антифриза устранили, подтянув разболтавшуюся сливную пробку – уровень в бачке перестал падать. Масла бензиновый двигатель потребляет немного и только на высоких скоростях. Если точнее, четырехлитровой канистры синтетики «Кастрол» 5W30 всегда хватало для смены (около 3 л) и на долив.

СКОЛЬКО СЭКОНОМИЛИ?

Если вы собираетесь покупать подержанный гибрид только ради экономии топлива, лучше сразу откажитесь. Паспортным расходом 4–5 л/100 км подержанный «Приус» порадует только в идеальном городе, лишенном пробок и сугробов, или на трассе при равномерной скорости 70–80 км/ч. Вспомните наш тест, где союз бензинового и электромотора одержал победу над конкурентами (ЗР, 2004, № 6) – условия на этих испытаниях невольно оказались самыми выгодными для гибрида. А реально?

Наша «Тойота» чуть больше половины жизни простояла в столичных заторах, а остальное время наматывала километры по пригороду и соседним провинциям, причем чаще не в самых экономичных режимах. Как результат, показатели выглядят лишь немногим лучше, чем у одноклассников из редакционного парка. Причем только тех, что с бензиновыми двигателями – даже дизельные «Жигули» с далеко не идеальной экономичностью требовали на 0,2 л/100 км меньше горючего.

«Приус» не дал сэкономить и на обслуживании. На первых 20 тыс. км (за семь месяцев) он освоил около 70 тыс. рублей из редакционного бюджета – совсем немало! Почти все работы выполняли в нашем техцентре. Пришлось разориться на фары с европейским светом и дорогие (иных не найти) покрышки. Недешевый и непростой ремонт был лишь единожды, когда отказал гидронасос тормозной системы – за «бэушный» узел выложили около 9 тыс. рублей.

Зато потом «Приус» взялся за ум и просил раскошелиться только на масло, фильтры и другие расходные материалы. Потому и окончательный показатель вышел не столь пугающим – каждый километр на гибриде, включая затраты на обслуживание и топливо, обошелся в 2,91 руб. Много это или мало – решайте сами.

ПОНРАВИЛОСЬ?

Все, кроме затрат. Но платить, поверьте, есть за что. Во-первых, «Приус» – автомобиль, пусть ненадолго, но обогнавший время, а значит интересен многочисленными техническими изюминками. Например, не одну тысячу километров проедет владелец, пока разберется, как работает гибридная силовая установка. На наш взгляд, желание обзавестись средством транспорта – недостаточный повод для приобретения именно этой машины: ее владелец должен обладать любознательностью и тягой к необычному.

При всей внутренней сложности у «Приуса» очень мягкий и покладистый характер. Плавными и спокойными движениями, доброжелательной обстановкой в салоне, тихой работой всех систем он успокоит даже явного холерика. Пожалуй, этот автомобиль – лучшее средство от стресса и тревог.

А купил бы я «Приус»? Часто задавался этим вопросом. Конечно, да, причем даже с правым рулем и солидным пробегом… Но только в одном случае: если бы не был практичным человеком. □

СТЕПНОЙ АПЕРИТИВ

Евгений Борисенков, Андрей Сидоров. Фото: Александр Кульнев, Константин Якубов



Кажется, производство раритетов – любимое занятие нашего автопрома. Трудно унять ностальгию, глядя на осовремененную «Волгу» – дизайнерские изыски не в состоянии скрыть черты прародителя – ГАЗ-24 сорокалетней давности. «Десятка», конечно, помоложе, но и она успела намозолить глаза. Между тем рука дающего за них деньги не оскудевает – машины покупают и выпуск их продолжается! А вот «ИЖАвто» решил разом порвать с наследием прошлого – взамен своей «Оды» и ее модификаций приступил к сборке корейской «КИА-Спектра». Итак, наша команда, участвующая в долгосрочных эксплуатационных испытаниях (ВАЗ-21104, ГАЗ-31105, «КИА-Спектра») в сборе.

Первый этап – летний. А чтобы в полной мере оценить потребительские качества машины, лето должно быть жарким, дороги – пыльными и слегка разбитыми, движение – интенсивным, а суточные перегоны – долгими и изнурительными.

ПРАКТИКА

Маршрут протяженностью 5000 км по дорогам средней полосы России, степям Поволжья, солончакам Калмыкии и горам Кавказа в разгар лета показался нам вполне подходящим.

«ВОЛГА». Неспешная основательность ГАЗа в деле модернизации своей продукции дает возможность изучить особенности автомобиля не одному поколению владельцев. Увы, и к этой «Волге» замечания в основном те же, что преследуют машину уже несколько лет. По-прежнему седан среднего класса особенностями вентиляции кузова соперничает… с пылесосом. Через полчаса езды по проселку даже при закрытых окнах все свободные от пассажиров поверхности покрываются ровным слоем пыли. Особенно много ее собирается вблизи уплотнителей дверей. Как она туда попадает, а вернее, зачем нужны такие уплотнители? Или, может, их качество соответствует классу автомобиля? Не думаю, что эта задача технически неразрешима.

Но пыль – полбеды. При закрытых окнах (а тем паче с работающим отопителем) салон наполняется едким пластмассовым запахом.

«ВОЛГА» ГАЗ-31105

Изготовитель:	ОАО «ГАЗ»
Год выпуска:	2005
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2005
Пробег на момент отчета:	14 500 км
Предыдущие публикации в журнале:	2005, № 7

ВАЗ-21104

Изготовитель:	АВТОВАЗ
Год выпуска:	2004
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2004
Пробег на момент отчета:	23 900 км
Предыдущие публикации в журнале:	2005, № 4

KIA SPECTRA

Изготовитель:	«ИЖАВТО»
Год выпуска:	2005
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2005
Пробег на момент отчета:	12 100 км
Предыдущие публикации в журнале:	2005, № 9

Принюхаться так и не смогли, разве что со временем глаза слезиться перестали.

Как и прежние редакционные «волги», эта на определенных скоростях рыскает по дороге. Специалисты завода уверяют (см. «Ответы» в этом номере ЗР), что такая особенность в той или иной мере присуща всем «волгам» и обусловлена конструкцией подвески и аэродинамикой. Лукавят, однако! Ведь точно такой же дефект на нашей предыдущей «Волге» (той, что продали во Владивостоке) исправили очень просто – заменили полуживые с рождения штатные амортизаторы на «Габриэль».

По-прежнему значительную часть багажника занимает решетка с запаской. Для семейного автомобиля недостаток существенный, особенно в дальних отпускных поездках. В пробег мы взяли узенькую докатку, выиграв в свободном пространстве. Однако загружен-





Этот компактный патрульный автомобиль, видимо, создан специально для московских пробок, а несет службу под Астраханью.



Редкий путешественник равнодушно проедет мимо знаменитых своим вкусом настоящих астраханских арбузов.

ный двумя десятками астраханских арбузов, задок «Волги» просел до касания асфальта брызговиками. При том, что в машине всего два человека и минимум пожитков. Вот вам и хваленая грузоподъемность…

И наконец, чтобы покончить с недостатками: перестали работать регулировка наклона спинки, поясничный упор водительского сиденья и оба передних ремня безопасности – их защелки не фиксируются в замках. Замки переставили с заднего сиденья, а регулировки спинки пришлось компенсировать гибкостью собственных позвоночников.

Наконечник тяги запора в правой передней двери от жары окончательно размяк и совсем не держится. Открывать дверь только изнутри вскоре надоело, поэтому наконечник, чтобы впредь не соскакивал, зафиксировали проволокой.

Ну а шум выжимного подшипника, щетки, размазывающие грязь по стеклу, и залипший паровой клапан системы охлаждения, приведший к вздутию расширительного бачка, на жару вряд ли спишешь.

Вместе с тем в дальних поездках «Волга» довольно комфортна. Эффективно и умеренно шумно работает гидроусилитель руля, дробные неровности дороги не вызывают тряски кузова, мощный двигатель легко бросает машину в атаку при обгонах и без видимого напряжения поддерживает любую, вплоть до максимально разумной, скорость. Приятно удивила относительная экономичность – учитывая очень высокий темп движения, расход 10 л/100 км представляется нам вполне приемлемым.

Впечатление портят лишь досадные огрехи, и даже лучшее соотношение цена/масса автомобиля не может их оправдать.

«ДЕСЯТКА»

Закон неуклонного роста производительности труда на ВАЗе, похоже, интерпретируют по-своему. Цена автомобиля за годы его выпуска возросла почти в два (!) раза, чего не скажешь о техническом совершенстве и потребительских качествах. Вряд ли «спортивный» стоп-сигнал на крышке багажника, рулевой механизм с переменным передаточным отношением да новое «жабо» столь существенно повысили трудоемкость изготовления машины. Впрочем, цена определяется спросом. Пока берут – цена растет, значит, все в порядке. Голосование рублем – самое объективное. Впрочем, не без оснований – послужной список «десятки» куда меньше «волговского». Из недостатков, а скорее особенностей машины – тяжелый «мышечный» руль,



ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ НА СЛУЖБЕ АВТОМОБИЛИСТА



ОСТОРОЖНО, ЛЕД!



ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ ЗИМА В РОССИИ – ЭТО СЕЗОН ПРЕДЕЛЬНОЙ ОСТОРОЖНОСТИ. ЗНАЯ ОБ ОПАСНОСТЯХ ЗИМНЕЙ ДОРОГИ (СНЕГ, ГОЛОЛЕДИЦА... И СЛАБАЯ РАБОТА МНОГИХ ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ), БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ ПРЕДПОЧИТАЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ, ПОЗВОЛЯЮЩИЕ ЗНАЧИТЕЛЬНО УЛУЧШИТЬ УПРАВЛЯЕМОСТЬ МАШИНЫ И СОКРАТИТЬ ДИСТАНЦИЮ ТОРМОЖЕНИЯ.

Исходя из высоких требований российских потребителей к зимним шинам, компания «Michelin» создала новую шипованную шину «Michelin X-Ice North», при разработке которой было применено сразу несколько технических новинок.

Как известно, чрезмерная высота шипов приводит к их быстрому выпадению, а недостаточная высота снижает эффективность торможения. Компания «Michelin» определила оптимальную высоту выступа шипов, которая составляет 1,2 мм. ❶

Для надежной посадки шипов был использован метод «двухслойной» фиксации. Шипы удерживаются нижним базовым жестким слоем, равномерным по высоте (Retention Rubber Compound). Поверх этого слоя накладывается кремний-содержащий слой резиновой смеси, который надежно охватывает шипы. Новая резиновая смесь обеспечивает работоспособность шины при температуре окружающей среды до -42°С. Шипование на стадии производства обеспечивает шинам «Michelin X-Ice North»исключительно ровную и надежную посадку шипов. Одним из главных результатов применения данных технологий является значительное сокращение тормозного пути автомобиля. В сравнении с шинами конкурентных марок оно достигает 4 метров! ❷

Надежное управление автомобилем на заснеженной дороге – одно из важнейших условий безопасного вождения зимой. Компания «Michelin» предложила новую технологию ламелизации «Tri-Active-Sipes», обеспечивающую двунаправленность (Bi-Directional Sipes), переменную ширину (Variable Thickness Sipes) ❸ и изменяемую в процессе движения геометрию ламелей (Variable Geometry). ❹ Кроме того, новая технология обеспечивает быструю блокировку ламелей во всех направлениях, что придает стабильность траектории на заснеженной дороге и повышает тяговые свойства на снегу.

Шина «Michelin X-Ice North» обеспечивает максимально эффективный отвод воды и талого снега из пятна контакта, поскольку в ней по сравнению с предшествующей моделью на 39% увеличен негативный профиль, а направленная V-образная форма рисунка протектора позволяет легко отводить талый снег из пятна контакта по широким продольным и поперечным каналам. При этом вода и снег отводятся в трех направлениях. ❺

Все это позволяет безопасно трогаться с места на заснеженной обочине, а при необходимости совершать обгон в условиях, когда пространство между колеями заполнено накатанным слоем снега.

В России зимняя шина нового поколения «Michelin X-Ice North» появится в продаже осенью 2005 г.











* Тест проводился независимой организацией Test World в 2004 году на шинах 195/65 R15 при торможении с 30 до 0 км/ч.

WWW.MICHELIN.RU
Телефон горячей линии МИШЛЕН:
8 800 200 2208

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН



Дорога кормит не только местных жителей, но и стаи птиц.

скрипящий при парковке пластик кожуха колонки, неудобная при долгом движении педаль газа, рычаг коробки, требующий привыкания, чтобы на ощупь различать включение первой и задней передачи, да слабая звукоизоляция салона.

Пыли в машине чуть меньше, чем в «Волге», но все равно герметичным ее салон не назовешь. Хрустящие подрулевые переключатели, простенький интерьер, теснота и незначительные дефекты сборки давно всем известны. Зато в активе весьма умеренный (6,9 л на 100 км в нашем пробеге) расход топлива, хорошие динамика, управляемость и курсовая устойчивость. Кроме того, широчайшая распространенность «десяток» в России способствовала созданию развитой сети всевозможных СТО, автосервисов и рынка запчастей. Путешествуя на этой машине (здесь мы не берем во внимание Дальний Восток), владелец сможет получить необходимую техни-ческую помощь практически всюду, что, со-гласитесь, немалое достоинство этой марки.

«КИА-СПЕКТРА»

К концу нашего путешествия первые восторг[и] от езды на иномарке российского производст[ва] поутихли, и теперь можем хладнокровн[о] взглянуть, что предлагает «ИжАвто» за 12 20[0] долларов взамен безвременно ушедшей, [...]



Все подъезды к озеру Баскунчак перекопаны, однако и пешие туристы оставляют за собой горы мусора. Видимо, без колючей проволоки и вышек с часовыми мы жить еще не научились.

В озере скорее не вода соленая, а соль жидкая. Утонуть в ней без груза на шее невозможно.



В такой пыли герметичность кузова совсем н второстепенный показатель.

Через пару часов движения по пыльной степи салон «Волги» напоминает бункер пылесоса, «Спектра» же оказалась вполне пылестойкой.

три раза более «народной» «Оды». За немалые в общем-то деньги требования к машине должны быть соответствующие. Комфорт, эргономика, продуманность конструкторских решений, качество комплектующих, да и общее потребительское впечатление от автомобиля, морально устаревшего и снятого с производства в Корее, для нашего исконного автопрома пока, видимо, недосягаемы.

Нет смысла в очередной раз рассказывать, чем отличается иномарка от любого отечественного одноклассника. Принципиально ничем – только впечатлениями хозяина. Если коротко, наши авто сделаны для продажи, а их – для покупателя. Но эта «Спектра» – одна из первых, собранных в Ижевске: не повлияло ли это обстоятельство на качество автомобиля? В целом будто бы нет, однако шероховатости заметны. При положении колес прямо руль смотрит чуть влево. Немного, градусов на пять, и на езде это никак не сказывается. Вероятно, при регулировке схождение подгоняли тягой одного колеса, вот руль и ушел. Однако выглядит неаккуратно.

Наша «Спектра», как подобает иномарке, оснащена гидроусилителем руля и кондиционером, потому ездить на ней намного приятнее. Комфорт обходится в среднем в лишние два литра бензина на 100 километров, и в этой экспедиции расход составил 9,1 л на сотню. Зато к концу жаркого пыльного дня водитель «Спектры» свеж как огурчик, тогда как в «десятке» и «Волге» чумаз и просолен, будто таскал цемент в дырявых мешках.

Герметичность кузова достойна самой высокой оценки – пыль не проникает уже через уплотнитель двери, а уплотнитель проема остается чистым даже после нескольких час движения по пыльной степи.

Заявленная 101 лошадиная сила, по-види мому, соответствует действительности, тол ко собрать их вместе удается в довольно у ком диапазоне высоких оборотов. До трех ты сяч машина вялая: чтобы тронуться в гор мотор нужно как следует пришпорить. А по скольку динамика раскрутки двигателя да на холостых оборотах не очень-то резвая, приходится удерживать машину ручником.

В остальном, если поддерживать мот в тонусе, к динамике претензий нет. Однако будем сейчас делать категоричных выводо об удачном или нет проекте СОК и КИА – наш машина пороха как следует еще не нюхал пока «полет» нормальный, не спугнуть бы!

Тепловозы проходят техосмотр не в ГАИ, а коптят ничуть не меньше автомобилей.

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Статья расхода	ВАЗ-21104	ГАЗ-31105	«КИА-Спектра»
		Сумма, руб.	
Стоимость автомобиля и подготовка к эксплуатации	267 454	238 450	348 900
Эксплуатационные расходы			
Моторное масло	210	360	300
Трансмиссионное масло	–	–	200
Фильтр масляный	100	105	150
Фильтр топливный	–	300	–
Бензонасос	–	2000	–
Бензин АИ-92	25 493	22 408	17 097
ИТОГО	25 803	25 173	17 747
Пробег, км	23 900	14 500	12 100
Стоимость 1 км пробега, руб.	**1,08**	**1,74**	**1,46***

**С кондиционером.*



Вдали от больших городов АЗС не блещут столичным великолепием, но бензин приемлемого качества есть везде.

По затратам на эксплуатацию пока лидирует «десятка». Еще бы – и без того экономичный двигатель освобожден от бремени гидроусилителя и, тем более, компрессора кондиционера. Важно и то, что автомобиль не «сыплется»: покупка масла и фильтра – плановые расходы. Но вскоре картина может измениться. Скрипит руль, постукивает передняя подвеска…

«Волгу» подвел негодный бензонасос и нескромный масляный аппетит, теперь, впрочем, вошедший в норму. Да и топлива большой автомобиль требует немало – правда, взамен дает относительный комфорт и чувство безопасности. В перспективу также смотрим без особого оптимизма – неизбежная замена задних амортизаторов обойдется недешево. А там, глядишь, еще что-нибудь подоспеет.

КИА – рабочая лошадка. Довольно бесхитростный автомобиль всегда исправен и готов к работе. Избыточный расход топлива – дань комфорту. Ведь кондиционер в жару расходует до 2 л топлива на 100 километров! Несмотря на «паркетную» внешность, поводов усомниться в надежности машина пока не давала. Хотя главные километры еще впереди.

ТАКИЕ РАЗНЫЕ МОРЯ...

Игорь Моржаретто

В предыдущих номерах (ЗР, 2005, № 7, 8, 9) мы познакомили читателей с автомобильными парками Москвы, Санкт-Петербурга, Ленинградской и Свердловской областей. В этом же – рассказываем о том, что представляют собой парки двух ключевых регионов Южного и Дальневосточного округа – Ростовской области и Приморского края. Оба они – приморские: один выходит к берегу Азовского моря, другой соседствует с морем Японским, разделяют их 10 тысяч километров. И хотя оба региона российские и «плотность» автомобилей у них примерно одинакова, автопарки очень разные...



Самые популярные модели иномарок в Ростовской области.

НА БЕРЕГАХ ДОНА

Во все времена Дон слыл символом богатой русской земли. Таким он остается и поныне, в чем лишний раз можно убедиться, ознакомившись с автопарком региона. Мало того, что он входит в пятерку самых больших в стране, еще и активно обновляется. Формально парк вырос за год совсем немного – всего на 1,7%, зато тут быстрее, чем где-либо в стране, идет избавление от автохлама. Видимо, областная ГАИ вместе с налоговой инспекцией сумели-таки наладить этот важный процесс. За прошлый год местные автовладельцы благополучно избавились от 26,8 тыс. «москвичей», 10,7 тыс. «запорожцев» и т.д., при том, что за год прибавилось 32,8 тыс. новых автомобилей.

Не лишенные чувства патриотизма, жители Дона сделали свой выбор в пользу отечественного производителя: 67,3% обновок родом из Тольятти (22 тыс. автомобилей), 8,7% – из Нижнего Новгорода. На третьем месте – тоже российские авто: «Хёндэ» из Таганрога (Ростовской же области) – 2436 машин. Далее следуют «Тойота», «Ниссан», «Форд», «Мицубиси» – словом, такая же картина, как в целом по России. О состоятельности казаков можно судить по свежим прибавкам в премиум-классе. За год ростовчане приобрели 92 «ауди», 62 «лексуса», 52 «мерседеса», 48 БМВ, 14 «инфинити», 7 «порше», 3 «хаммера», 2 «ягуара», 1 «бентли»... Хорошая компания!

В областном же парке преобладают российские машины – на их долю приходится 82,2%. Иностранцы пока только начинают осваиваться в этом регионе; до недавнего времени своих дилеров имели здесь считанные компании, да и то только в областном центре. Сейчас ситуация меняется – дилерские центры на юге растут как грибы.

Если посмотреть на парк в «возрастном разрезе», картина оказывается не слишком радостная: 76% всех автомобилей в регионе старше 7 лет (в среднем по России – 71%), а новых (до 3 лет) всего 12% (среднероссийский показатель). Обновление парка конечно идет, но пока не так, как хотелось бы. По числу автомобилей на 1000 жителей (158) Ростовская область еще отстает от средних показателей по стране (170).

Анализируя состояние парка, можно представить экономическое развитие региона за последние 15 лет. В советские времена Дон, житница России, жил лучше других регионов, и количество автомобилей на душу населения было относительно высоким. Многие из купленных тогда «железных коней» еще бегают в этом теплом крае. С начала 90-х годов регион просто старался выжить, а экономический рост начался года три назад.

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ (по маркам) на 01. 01.05

Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.
ВАЗ	386 901	«Сузуки»	392	«Бьюик»	25
«Москвич»	75 907	«Ситроен»	385	«Дачия»	25
ГАЗ	67 337	«Шевроле»	307	«Кадиллак»	24
ЗАЗ	30 281	РАФ	295	«Трабант»	21
УАЗ	19 452	СЕАТ	225	«Олдсмобил»	18
ИЖ	16 190	«Лянча»	206	«Азия»	17
«Опель»	11 264	«Ныса»	206	«Вандерер»	17
«Фольксваген»	11 112	«Исудзу»	197	«Гео»	17
«Ауди»	9558	«Крайслер»	191	«Игл»	16
«Форд»	9328	СААБ	183	«Протон»	16
«Тойота»	8171	«Баркас»	156	ФСО	13
«Мерседес»	7500	«Ровер»	136	«Юлон»	9
БМВ	5970	«Понтиак»	119	«Хаммер»	8
«Ниссан»	4357	«Дайхатсу»	114	«Адлер»	7
«Дэу»	4182	«Додж»	109	«Бедфорд»	7
«Хёндэ»	3891	«Тальбо»	103	«Воксхолл»	7
«Мицубиси»	3155	«Ленд-Ровер»	100	«Мини»	6
«Мазда»	2327	«Саньён»	66	«Застава»	5
«Рено»	1999	«Линкольн»	61	«Смарт»	5
ЛуАЗ	1927	«Меркьюри»	57	«Олтсит»	5
«Вольво»	1838	«Инфинити»	52	«Тяндзин»	5
ФИАТ	1584	«Плимут»	50	«Бентли»	3
«Хонда»	1308	«Авиа»	48	«Сатурн»	3
«Пежо»	1032	«Виллис»	43	«Хорьх»	3
«Донинвест»	723	«Вартбург»	41	«Акура»	2
КИА	667	«Рейндж-Ровер»	35	«Сингуанг»	2
«Шкода»	592	«Порше»	33	«Юго»	2
«Лексус»	546	«Ягуар»	32	GM	1
«Субару»	517	«Остин-Ровер»	31	«Бейджинг»	1
«Альфа-Ромео»	454	АРО	28	«Грейт Волл»	1
«Джип»	452	GMC	27		
ИТОГО					**694 811**

У БУХТЫ ЗОЛОТОЙ РОГ

Теперь обратимся к другому региону, на другом конце страны. Здесь картина совсем иная. Японцы, кажется, на отдельно взятой территории России победили наш автопром окончательно и бесповоротно. Судите сами: все «наши», вместе взятые, – это лишь 16% парка, при том

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРИМОРСКОГО КРАЯ (по маркам) на 01. 01.05

Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.
«Тойота»	179 294	«Ауди»	125	«Шкода»	8
«Ниссан»	52 890	БМВ	123	«Тальбо»	8
ВАЗ	35 837	«Лексус»	103	АРО	7
«Мицубиси»	22 762	«Шевроле»	67	«Кадиллак»	6
«Москвич»	22 551	«Джип»	63	«Игл»	6
«Мазда»	15 304	«Вольво»	61	СААБ	6
«Хонда»	12 473	«Ныса»	61	«Порше»	5
ЗАЗ	11 011	«Виллис»	51	GMC	4
УАЗ	8953	«Ленд-Ровер»	40	«Восток»	4
«Субару»	5963	«Додж»	35	«Ягуар»	4
ГАЗ	5844	«Сингуанг»	32	«Рейндж-Ровер»	3
«Исудзу»	5648	«Воксхолл»	31	«Сатурн»	3
«Сузуки»	4999	«Крайслер»	27	«Бедфорд»	2
ИЖ	4172	«Авиа»	25	ФСО	2
«Дайхатсу»	2432	«Рено»	22	«Хаммер»	2
«Форд»	1358	ФИАТ	22	«Акура»	2
«Хёндэ»	1193	«Ровер»	19	«Альфа-Ромео»	2
ЛуАЗ	1138	«Линкольн»	18	«Астон-Мартин»	2
«Дэу»	647	«Плимут»	18	«Лянча»	1
«Понтиак»	533	«Моррис»	16	СЕАТ	1
КИА	512	«Остин-Ровер»	16	«Смарт»	1
«Фольксваген»	303	«Бьюик»	14	«Вартбург»	1
«Мерседес»	269	«Меркьюри»	14	«Гео»	1
«Азия»	256	«Инфинити»	8	«Дачия»	1
«Опель»	216	«Олдсмобил»	8	«Мицуока»	1
РАФ	211	«Пежо»	8	«Роллс-Ройс»	1
«Саньён»	155	«Ситроен»	8	«Юго»	1
ИТОГО					398 042

Модель	Кол-во
«Тойота-Королла»	25 141
«Тойота-Корона»	16 238
«Тойота-Карина»	15 620
«Тойота-Марк II»	13 735
«Тойота-ТаунЭйс»	11 689
«Тойота-Спринтер»	11 507
«Тойота-Краун»	9559
«Тойота-Кэмри»	9043
«Тойота-ЛитЭйс»	8376
«Тойота-Виста»	7588

Ось: 0, 5000, 10 000, 15 000, 20 000, 25 000

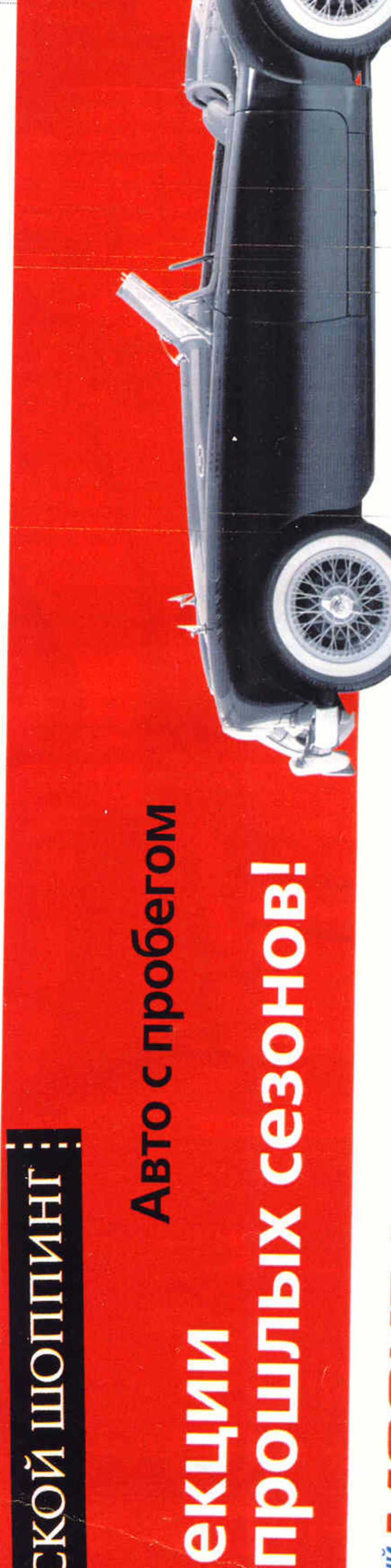
Самые популярные модели иномарок в Приморском крае.

что 95,5% этих автомобилей старше 7 лет. В реальности же львиная доля отечественных машин здесь даже не российские, а советские, и попали они, когда у нас была совсем другая страна…

Теперь в Приморье правит бал японская «Тойота». Ныне любой местный мальчишка объяснит, какая разница между «Короллой» и «Спринтером», а вот на вопрос, что такое «Самара», видимо, ответит не всякий. Здесь каждая вторая машина – «Тойота», а в первой двадцатке самых популярных моделей на долю этой компании приходится 16 (!) позиций. Только в середине второго десятка робко появляются еще четыре японские модели – три «Ниссана» и одна «Мазда». А про «европейцев» с «американцами» и говорить нечего – на 155-м месте малоизвестная у нас «Форд-Фестива» – на самом деле тоже «праворукая» «японка» («Мазда-Демио»). Настоящий «неяпонец» – только на 164-й позиции, это «Фольксваген-Сантана». Но, принимая во внимание, что в Европе и Америке эту модель не выпускают уже лет двадцать, можно предположить, что в Приморье начали пробираться и «китайцы» (эта модель – одна из самых массовых в Поднебесной).

«Юным» автопарк нашего Дальнего Востока никак не назовешь: 96% всех автомобилей старше 7 лет, новых же практически нет. За весь прошлый год в Приморском крае с населением 2,1 млн. человек, где на тысячу жителей приходится 198 автомобилей, прибавилось всего… 429 новых легковушек! Почти половина из них куплена для местных органов власти (107 «уазиков» и 58 «волг»), а еще патриоты нашего автопрома приобрели за год 121 «ладу». Один житель решился на покупку автомобиля марки ИЖ; видимо, это та самая «Ода», что доехала прошлым летом до Владивостока в составе экспедиции ЗР.

Среди новых иномарок первенство, конечно же, тоже у «Тойоты» (118 автомобилей + 4 «лексуса»). Впрочем, все вместе новые не определяют лица автопарка на Дальнем Востоке. Оно там узкоглазое, «праворукое» и подержанное. □





ФРИЦ ХЕНДЕРСОН: «ШЕВРОЛЕ» – НАША БАЗОВАЯ МАРКА

Производитель автомобилей № 1 в мире – американский концерн «Дженерал моторс» активизирует свою деятельность в России. Машины под маркой «Шевроле» сходят с конвейера СП в Тольятти, на слуху проект создания там моторного завода, в Калининграде начинается сборка «кадиллаков». Главный редактор журнала «За рулем» Петр МЕНЬШИХ беседует с главой европейского отделения «Джи-Эм» Фрицем ХЕНДЕРСОНОМ (Fritz Henderson).

– Если не будете возражать, начну с того, как я себе представляю каждую из марок концерна «Джи-Эм». При упоминании «Опель» у меня перед глазами немецкий «Опель-Кадет» – добротность, качество. «Шевроле» – это в первую очередь «Шевроле-Корвет», «Хаммер» – за рулем так и вижу мускулистого темнокожего военного. Далее СААБ – это то, что связано с авиацией: при высокой надежности стартовал – долетел. А «Воксхолл» – нечто туманное, как туманный Альбион. У вас, наверно, другие ассоциации?

– Позвольте, остановлюсь на том, как мы позиционируем наши марки на европейском и, соответственно, на российском рынках. В первую очередь коснусь «Корвета». Кстати, я только что купил новый. Это сегодня оптимальная американская спортивная машина, если хотите – лицо концерна. Новая модель, которую мы представили в Штатах в этом году, получила самые высокие отзывы во всем мире. Любопытно, что «Корвет» позиционируют отдельно от других как самостоятельную марку, во всяком случае в США. В Европе мы продаем его как автомобиль класса «Премиум» наравне с «Хаммером» и «Кадиллаком». Основа же – наша базовая марка, которая наиболее динамично продвигается в Европе, в том числе и в России, – это «Шевроле». В этом году мы ожидаем прирост российских продаж на 24%, включая сюда как те, что делают в Тольятти, так и импорт.

С «Опелем» все ясно – это глобальная европейская марка, базирующаяся на современных технологиях. Он устойчиво обосновался на уровне средних, массовых автомобилей, привлекающих покупателя. Выше «Опеля» мы позиционируем СААБ. В нем, вы правильно отметили, отразилась авиаиндустрия, откуда вышла фирма. У автомобилей этой марки прекрасные данные в смысле управления и очень высокий уровень безопасности. Чуть выше СААБа по статусу – «Кадиллак» и наравне с ним «Хаммер» и «Корвет». «Воксхолл», как вы справедливо отметили, не покидает пределов Великобритании. Это чисто английская марка, и таковой останется. Мне по душе, что вы представляете наши марки так же, как и мы, – это очень хорошо.

– Такими просто были мои ощущения. Теперь лучше понимаю, как четко все разложено у вас по полочкам. И все-таки, может быть еще чуть-чуть о лично ваших эмоциях?

– Конечно, у меня есть фавориты и любимые бренды, но я возглавляю

«Дженерал моторс» в Европе, и это обязывает меня с любовью относиться ко всем его детям и четко представлять «аудиторию» каждой марки.

Моя семья живет попеременно то в Майами, то в Цюрихе, где мой офис. В Швейцарии вожу СААБ, а в Майами у меня четыре машины: «Корвет», СААБ, «Кадиллак» и «Шевроле». Мне импонирует, что наши марки отвечают различным вкусам и фактически охватывают все потребности рынка. Это одна из привилегий концерна – он может предлагать свои автомобили практически всюду. Например, в течение июня продажи «Опеля» в Европе (включая «Воксхолл») сохранились примерно на уровне прошлого года. Если учесть, что при этом активно растут продажи «Шевроле», то в совокупности мы отмечаем рост. Это пример того, как иерархия наших марок на европейских рынках приносит свои плоды.

– Год назад читал интервью Рика Вэгонира в «Ауто Цайтунг», где речь шла о мировой стратегии «Джи-Эм». Честно говоря, я так до конца ее не понял. Не могли бы пояснить…

– Пожалуйста. Тем более что стратегия не изменилась – все остается так, как говорил Рик год назад. Наша основная задача – максимально расширить модельный ряд при минимальных затратах и сделать марки непохожими друг на друга. Скажем, наше техническое подразделение в Корее в основном отвечает за развитие и продажи автомобилей «Шевроле» в мире. Развитием «Опеля» и СААБа занимаются технические центры Европы. Разработки по «Кадиллаку» ведут в Соединенных Штатах – это безусловно американская машина. Но вот что интересно: уже наметились совместные проекты «Кадиллака» и СААБа, а также СААБа и «Опеля». Есть совместные планы у «Опеля» и «Шевроле». При этом, хочу подчеркнуть, модели и марки будут полностью дифференцированы и каждая останется на своем месте в отведенном ей сегменте. В этой связи могу отметить громкие последние премьеры в «Джи-Эм»: «Спарк» у «Шевроле», «Астру» и «Зафиру» у «Опеля». Все они совершенно разные, несмотря на то что над некоторыми работали сообща.

– Вы затронули тему, которая в первую очередь интересует наших читателей, – новые модели. Что в перспективе можно ждать от вашей компании?

– Не стану заглядывать в отдаленное будущее, скажу о машинах, которые уже появились в Европе и скоро придут в Россию. Сейчас мы представляем здесь «Кадиллак-STS», включая его полноприводную версию, начинаем продажи «Спарка» и СААБа спорткупе, осенью появится «Опель-Зафира». Россия – очень важный рынок для «Дженерал моторс» и, естественно, неотъемлемая часть нашей стратегии.

– Какой, на ваш взгляд, автомобиль «Джи-Эм» может стать «прорывным» для российского рынка?

– Я уже сказал, что за последнее время на 24% выросли продажи «Шевроле». Думаю, тенденция сохранится, более того, усилится: по объемам продаж это одна из наиболее перспективных марок для «Джи-Эм» и для России. Мы также относим к своим детищам «Ниву», которая производится на совместном предприятии с АВТОВАЗом и очень хорошо продается на российском рынке. Безусловно, добавим сюда и другие модели, например «Шевроле-Авео».

– Теперь об эмоциях, которые испытываю, когда вижу «Шевроле-Авео». Мне нравится этот автомобиль. И вот думаю, почему же вы отстаете в продажах на нашем рынке, например, от «Хёндэ» на 12 тысяч в первом полугодии. Хотя еще в прошлом году вы их опережали.

– Совершенно верно. «Хёндэ» развивается гораздо быстрее, чем «Шевроле», и является одним из очень серьезных конкурентов. В связи с этим нам предстоит большая работа, но в нашем поле зрения не только этот конкурент, а еще «Форд», «Тойота» и другие. Конечно, важно обойти «Хёндэ», но я исхожу из того, что наш продукт находится в правильном сегменте, что мы развиваем нашу дистрибьюторскую сеть и предлагаем рыночные, конкурентоспособные цены. Посмотрим, как этот процесс пойдет дальше. Иногда, когда очень стремишься во что бы то ни стало быть первым, можно забыть о том, что на самом деле нужно делать. И тогда выпадают основные компоненты нормального, стройного бизнеса. Мы не хотим этого допустить. У меня достаточно забот с «Дженерал моторс». «Хёндэ», конечно, волнует, но не до такой степени.

– Не думаете, что партнерство с АВТОВАЗом может подпортить имидж «Шевроле»?

– Нет, наше партнерство мы не рассматриваем с такой точки зрения, потому что удовлетворены работой с АВТОВАЗом на российском рынке и уровнем продаж. Мы намерены расширять наши предложения.

– А почему тогда так медленно растет модельный ряд на СП? Вот есть сомнения, будет ли «Шевроле-Вива» или нет.

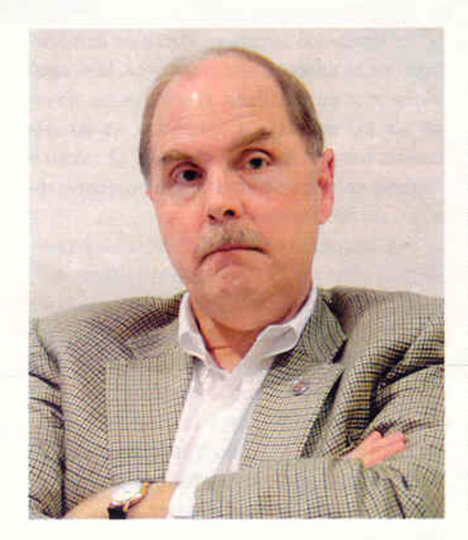
– Никаких сомнений не должно быть. Мы собираемся продавать этот ав-

Все они совершенно разные, несмотря на то что над некоторыми работали сообща.

«Опель-Астра»

«Шевроле-Спарк»

«Опель-Зафира»



Фриц Хендерсон (Fritz Henderson), **вице-президент корпорации «Дженерал моторс» и глава «Джи-Эм Европа»**

Родился в 1958 г., окончил Мичиганский университет по специальности бизнес-администрирование, а также Гарвардскую школу бизнеса. Трудовую деятельность начал в «Дженерал моторс» в 1984 году как старший аналитик финансового департамента в Нью-Йорке. С 1997 по 2000 год – вице-президент «Джи-Эм» и управляющий директор «Джи-Эм Бразилия», в 2000–2002 гг. – президент «Джи-Эм Латинская Америка, Африка и Средний Восток», в 2002–2004-м – президент «Джи-Эм Азия и Тихоокеанский регион».

томобиль. В начале года делали прогнозы и, вероятно, немножко переоценили возможности. Но все впереди. Вы ведь знаете: когда модель выходит на рынок, нужно некоторое время, чтобы приспособиться к его условиям. Мы этот процесс, безусловно, отслеживаем и в сотрудничестве с АВТОВАЗом будем работать для расширения модельного ряда. Но «Джи-Эм» в России – это не только работа с АВТОВАЗом, у нас есть и другие марки, и мы должны заботиться об их развитии.

– Мы все ждали, что заработает СП на моторном производстве. Насколько это сегодня актуально? Или возникли охлаждения между АВТОВАЗом и «Дженерал моторс»?

– Мы обсуждали проект неоднократно, но у нас еще нет готового решения. Проекты, которые затрагивают двигатели и трансмиссии, – самые глобальные и многоплановые. Поэтому нужно время. Перед нами ряд сложных вопросов: достаточно ли мощностей и достаточен ли спрос, насколько подойдет двигатель для наших машин и так далее. Честно говоря, хотел бы отвечать на эти вопросы до начала инвестиций в проект, а не после. Пока же проект обсуждается.

– Те деньги, которые вы вложили в СП, сейчас уже окупаются?

– Все инвестиции, которые мы делали до сих пор, были довольно скромными. Никаких огромных средств мы не вкладывали.

– В России вышло постановление правительства о беспошлинном ввозе комплектующих для предприятий, которые налаживают сборку автомобилей в России. Поможет ли такое решение развитию здесь производств комплектующих? Как вы считаете?

– Во-первых, мы не занимаемся комплектующими, а во-вторых, постановление принято совсем недавно, и мы еще рассматриваем его. Полагаю, определенные выгоды из этого можно извлечь. Россия в перспективе достаточно хороший объект для такого проекта.

– И все-таки как коммерсант, что вы ответите на такой вопрос: это поможет производству комплектующих в России?

– Хороший вопрос, но, думаю, в большей степени он должен быть адресован вашему правительству, а не мне. С моей точки зрения, это очень полезное начинание и хорошая поддержка для инвестирования в Россию. Если смотреть не на нас, а на наших конкурентов, то их реакция была достаточно заинтересованной. «Тойота» объявила о своем новом заводе, «Форд» – о том, что будет расширять производство. В принципе, да – влияние позитивное.

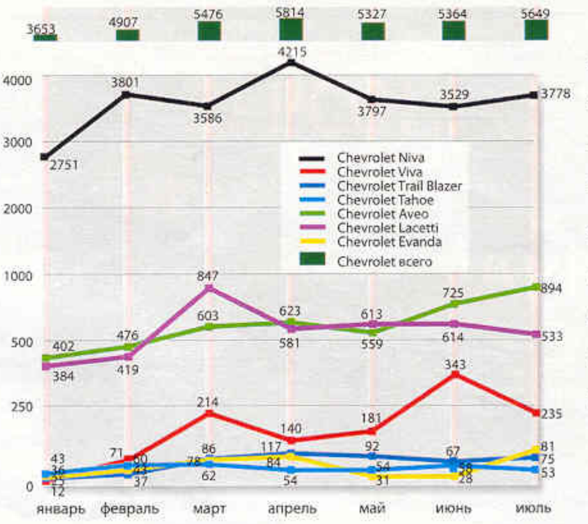
– Последний вопрос. В одном из недавних интервью вы говорили, что нужно делать такие автомобили, чтобы их было легче производить.

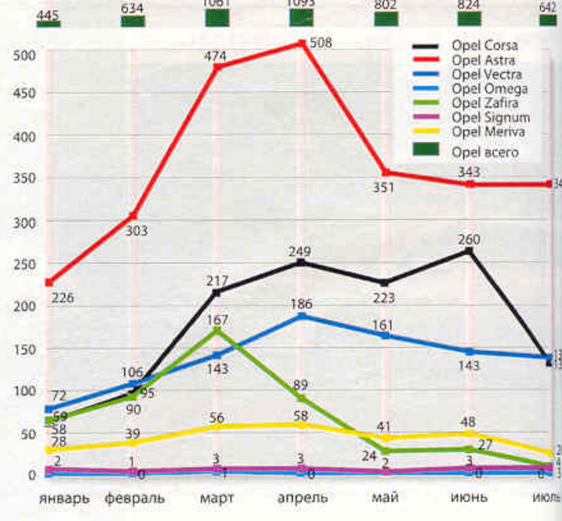
– Да. Это правда. И мы намерены дальше следовать этому правилу – конструировать именно такие автомобили. Я ознакомился с производственным процессом «Логана» и могу сказать: «Рено» делает хорошую машину, легко производимую. Мы в компании всегда придерживались принципа: машины нужно конструировать так, чтобы как можно проще их производить. Это, кстати, касается и «Шевроле», и «Кадиллака», то есть не только массовой продукции. По поводу моего видения «Шевроле» в России добавлю: машины этой марки должны быть, прежде всего, безопасными, доступными по цене и, естественно, привлекательными внешне.

– Спасибо. Хочу пожелать удачи в реализации ваших идей. Особенно в России.

В беседе участвовал Владимир Соловьев

Динамика продаж автомобилей «Шевроле» (36 190 шт.) «Опель» (5501 шт.) в России за 7 месяцев 2005 г.





ОСЕННИЕ ПРОТИВОСТОЯНИЯ

Алексей Воробьев-Обухов

ОБЛАСТНЫЕ ПРОТИВ ЦЕНТРОВЫХ

Автомобильные выставки на Красной Пресне за 10 лет стали традиционными. Стоит появиться на рекламных растяжках и плакатах аббревиатуре MIMS (Moscow International Motor Show), любители автомобилей уже планируют в семейном бюджете немалые средства на посещение шоу. Кстати, цена билета нынче подросла до 200 рублей, а ведь многим хочется побывать на выставке всей семьей... При этом автомобилей здесь с каждым годом все меньше, зато больше запчастей и аксессуаров.



огим
всей
илей
е, за-
ров.

Китайские фирмы пришли на наш рынок с ценами, очень близкими к тем, что установлены на российские автомобили.

Ассоциация производителей автомобилей OICA решила проводить международные салоны в Москве раз в два года, к тому же «развести» Москву и Франкфурт. Поэтому второй раз



На «Интеравто» автомобилей было больше, чем на Красной Пресне, посетителей – тоже немало.

Новинка из КНР – вседорожник «Ховер».



Китайский колорит в междугородном автобусе фирмы «Мудан Отомобил».



подряд ведущие фирмы на Пресню не приезжают.

А тут еще областной конкурент – «Крокус-Экспо» «подкрался», предложив куда более современную площадку. Так что выставок в Москве нынче было две, хотя и небольших. Главная интрига, однако, впереди: на 2006 год, когда в Москве должен пройти настоящий официальный международный автосалон, его намерены принять… оба выставочных комплекса. Будем надеяться, что конкуренция пойдет на пользу зрителям да и производителям. На пресс-конференции, посвященной открытию выставки «Интеравто-2005» в «Крокус-Экспо», глава российского «Форда» Хенрик Нензен сказал: «Эта площадка – лучшая в Европе (!) для автосалонов». Такие слова дорогого стоят: Нензен еще и вице-президент комитета автомобильных производителей Европейского Бизнес-клуба.

Не дай бог увидеть такое в зеркале! Тюнинговые ателье «отрывались» на обеих выставках. Горьковчане озадачили публику открытой «Газелью».



АЗИАТЫ ПРОТИВ РОССИЯН

В их противостоянии, по сути, прошел МИМС. Кроме российских экспонентов, на Пресне присутствовали лишь азиатские марки да европейская «Шкода». Мировых премьер – не было, зато «Флайер», «Ховер» и даже «Сузуки-Гранд Витара» западнее России еще не засветились.

Две первые марки – китайские. «Флайер» построила фирма BYD, взяв за основу довольно древнюю версию «Дайхатсу-Куоре». По замыслу эта малютка должна занять на нашем рынке место между «Окой» и «Дэу-Матиз».

«Ховер» – вседорожник китайской фирмы «Грейт Уолл», который может быть и… не вседорожником. В базовой комплектации у машины – задний привод. Обе китайские новинки представлены в разделе «Новости».

А КАК У НИХ?

Хотя г-н Нензен и назвал наш новый выставочный центр «лучшим в Европе», до размаха, с которым проходят мировые премьеры, например, во Франкфурте, ему еще очень и очень далеко. Вот как выглядит стенд «Ауди» на IAA-2005. Размеры – 100х43 м, 28 автомобилей, 35 км (!) кабеля, 1300 прожекторов по 1 кВт общим весом 60 т. Посетителей консультируют 150 представителей фирмы и снабжают информацией 100 девушек. Монтаж стенда занял у 300 рабочих 8 дней, во Франкфурт пришлось доставить 800 т оборудования на 130 грузовиках. Подготовка экспозиции длилась почти год.

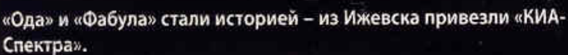
Корпуса «Крокус-Экспо», конечно, позволят смонтировать и не такое. Вот только когда это станет экономически оправдано на российском рынке? Пока «Ауди» ограничилась лишь скромной площадкой на несколько машин и стойкой с рекламными проспектами.

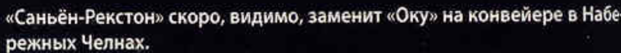
ВАЗ назвал премьерой «Калину»-хэтчбек. Кажется, мы ее уже видели...

А это «Лада-110» в версии «суперлюкс».

Похоже, на наших дорогах вскоре появятся китайские пикапы всевозможных мастей: большие и средние, двух- и пятиместные, симпатичные и не очень. Залогом тому демократичные цены от 10 с небольшим тысяч долларов. Пусть автомобиль и не настоящий вседорожник, но смотрится солидно, да и ухабами ему нипочем. Ведь все пикапы с мощной рамой и немалым дорожным просветом. Под капотом большинства «китайцев» скромные «четверки» мощ-

«Чери QQ» (он же S11) подозрительно похож на «Матиз».


«Ода» и «Фабула» стали историей – из Ижевска привезли «КИА-Спектра».


«Саньён-Рекстон» скоро, видимо, заменит «Оку» на конвейере в Набережных Челнах.





Кроме машин, китайцы предлагают и комплектующие. Вы слышали о подшипниках или тормозных дисках Made in China?

ностью около 100 сил. Такая быстро не повезет, зато аппетит и налоги умеренные.

Иранцы (компания Iran Khodro) уже начали продажи в России. На МИМСе представили седан «Парс» (в прошлой жизни – «Пежо-405») и… «Пежо-206». Да-да, параллельно с французским хэтчбеком в Москве теперь продают иранский стоимостью от 12 700 долларов. В перспективе – седан «Пежо-206» исключительно иранского происхождения.

Россияне ответили на вызов экспозициями ВАЗа, ГАЗа и «ИжАвто». Но настоящих новинок у них, увы, не было. Вместо «Оды» и «Фабулы» в Ижевске планируют собирать корейские модели, для начала «КИА-Спектра». Обрусеют два «Саньёна» – «Рекстон» и, позднее, «Родиус». Их намерены производить в Набережных Челнах на соседнем с «Окой» конвейере.

Горьковчане поразили публику «Газелью», у которой «съехала» крыша – и при этом отсутствуют какие-либо устройства пассивной безопасности. Непонятно, где и кого можно будет возить в таком экипаже. Разве что экскурсантов по территории выставок… Кроме экзотического кабриолета, вновь показали «Тигра» и «волги» – с очередным импортным мотором и удлиненную.

ВАЗ не отметился громкими премьерами. «Приору» на стендах мы уже видели. «Десятки» даже в исполнении «су



Россияне впервые увидели «Ситроен-С6».

Ответ китайцам и узбекам – «Шевроле-Спарк». Он современнее, но и заметно дороже.

перлюкс» – не сенсация. А серпуховчане, видимо, решили бороться с китайскими конкурентами их же оружием: поставили под капот «Оки» 3-цилиндровый двигатель от «Чери-QQ». Подошел, говорят, идеально. С ним машина разгоняется до сотни за пристойные 18, а не 24 секунды. Вот только останавливается, скорее всего, по-прежнему неохотно. Стоить русско-китайский автомобиль, как обещают, будет около 4400 долларов…

АМЕРИКАНЦЫ ПРОТИВ ЕВРОПЕЙЦЕВ И ВСЕ… ПРОТИВ КИТАЙЦЕВ

Это уже об «Интеравто-2005» в «Крокус-Экспо». Концерн «Дженерал моторс» представил свой самый народный автомобиль – «Шевроле-Спарк». По утверждениям представителей фирмы, он вовсе не «Дэу-Матиз»: 80% деталей – оригинальные. Судя по подкапотному пространству без обязательной для «узбека» растяжки-усилителя, структура кузова и в самом деле иная, более прочная. Цена – от 8490 долларов – выше, чем у «Матиза» в сходной комплектации, но «Спарк» – с подушкой безопасности, да и салон современнее.

На другом полюсе экспозиции «Джи-Эм», конечно же, «Хаммер-II». Между Давидом и Голиафом – «Опель-Зафира» второго поколения, «СААБ-9-3 спорт комби», выводок угловатых «кадиллаков».



Масла Chevron — ШАГ К ВЕЧНОМУ ДВИГАТЕЛЮ

Представлять автомобилистам продукцию под торговой маркой Chevron (в русской транскрипции «Шеврон») особой надобности нет, поскольку автомобильные масла Chevron не первое десятилетие ассоциируются у потребителей с неизменным качеством и надёжностью.

Небольшая историческая справка

Далеко не каждая компания может похвастаться своей историей в 125 лет!

«Прапрабабушкой» Chevron можно считать компанию «Пасифик ост Ойл Компани», образованную в 1879 году. В позапрошлый век на Дикий Запад в легендарный «город ангелов» уходят корни истории всемирно известной ныне Chevron corporation, становлению и быстрому росту молодой перспективной компании в 1900 году «приложил руку» Джон Рокфеллер, который ввел ее в состав собственного треста «Стандарт Ойл». На базе этой крупнейшей в США корпорации и выросла впоследствии компания Chevron - одна из крупнейших на сегодняшний день наукоемких компаний, деятельность которой охватывает все звенья процесса, необходимые для производства конкурентоспособной высококачественной продукции, начиная с геологоразведки и добычи нефти до переработки и транспортировки готовой продукции.

В 2001 г. произошло слияние двух лидеров рынка Chevron и Texaco в корпорацию ChevronTexaco. Производственный и исследовательский опыт Texaco вполне сопоставим с «шевроновским», эта компания ведет отсчет своей истории с 1901года.

В 2005 году окончательно утвердилось и нынешнее название - Chevron corporation.

«Рубежи» Chevron

Chevron - это более чем вековой опыт добычи нефти и создания уникальных продуктов на ее основе, в частности автомобильных масел.

Являясь одним из бесспорных лидеров в области нефтехимии и производстве смазочных материалов, компания Chevron, как и многие другие производители с мировым именем, всегда работала немного, как принято говорить, «на опережение», своими разработками помогая создателям автомобилей внедрять в нашу жизнь все более совершенные двигатели.

К примеру, еще в первой половине XX века, в 1935 году, именно Chevron первым изготовил компаундированное моторное масло. Эта разработка Chevron стала настоящим прорывом, сделав возможным эксплуатацию высокооборотных дизелей, что позволило во время Второй мировой использовать подводные дизельные лодки на значительно большие, чем прежде, расстояния.

А в 1953 г. Chevron стал пионером в создании и внедрении всесезонных моторных масел для тяжёлых условий эксплуатации, существенно облегчив жизнь как промышленным автопаркам, так и частным автовладельцам.

И наконец, 1984 г. – технология ISOSYN, разработанная компанией Chevron, в буквальном смысле совершила революцию в производстве базовых масел.

Приобретение лицензионных прав на использование технологии ISOSYN ведущими нефтяными компаниями, занимающимися производством масел, позволило в целом повысить уровень качества производимых в настоящее время масел.

Немного о «масляной» революции

Не хотелось бы вдаваться в тонкости сложного химического процесса, перегружать читателя специфической научной терминологией. Однако для особо любознательных все же отметим, что в технологии ISOSYN (Изосинтетическая технология гидропроцесса) используются принципы перестроения молекулярных цепей путём синтеза. Именно это и дает возможность получать кристально чистые базовые масла, которые не являются продуктом смешения минеральной основы с синтетическими компонентами.

Базовые масла ISOSYN позволяют создавать с помощью присадок Chevron, которые заслуженно считаются одними из самых стабильных, автомобильные масла с великолепными потребительскими качествами, к которым относятся:

- **прекрасные низкотемпературные характеристики**
- **отличная теплостойкость**
- **противоокислительная стойкость**
- **низкая летучесть**
- **высокий индекс вязкости**

и уникальная стабильность всех вышеперечисленных свойств.

К тому же технология ISOSYN обладает гораздо более высокой экологической безопасностью, чем технологии предыдущего поколения.

Технология ISOSYN создала абсолютно новый класс масел, которые занимают условную нишу между синтетическими маслами и минеральными.

Supreme от Chevron - машина будет довольна!

Chevron Supreme –семейство масел, производимых по технологии ISOSYN.

Неспроста Supreme – в переводе означает «превосходный», «высший».

Линейка масел Supreme настолько широка, что позволит Вам подобрать масло, соответствующее потребностям именно вашего автомобиля и конкретных условий эксплуатации: SAE 5W-20; SAE 5W-30; SAE 10W-30; SAE 10W-40; SAE 20W-50.

Что же, собственно, получаете Вы как потребитель, приобретая масла Chevron Supreme?

Во-первых, более долгую жизнь двигателя вашего авто без ремонтов, с минимальным износом и без загрязнений, то есть высокую степень надежности автомобиля.

Во-вторых, более легкий запуск двигателя в холодную погоду.

В-третьих, существенную экономию. Соотношение цена-качество в данном продукте просто вне конкуренции!

А если ваш выбор - современное энергосберегающее масло Chevron Supreme SAE 5W-30, кстати, именно ему впервые в мире была присвоена новейшая категория по стандарту API SM (2004 г.), — вы еще и сэкономите на бензине.

Как узнать Supreme от Chevron?

Оригинальную продукцию Chevron corporation трудно с чем-либо спутать. Неповторимый дизайн канистры разработан таким образом, что канистру можно ставить, а можно класть даже на бок без опасений, что ее содержимое выльется в багажник.

На канистрах Chevron нет этикеток - все надписи нанесены методом шелкографии. Обратите внимание на наличие защитной голограммы на лицевой стороне канистры.





По всем вопросам, связанным с применением масел Chevron, обращайтесь, пожалуйста, к официальному дистрибьютору Chevron Corporation в РФ — ООО «Петро-Люб» тел.: (095) 105-0065, info@petrolube.ru www.petrolube.ru

Концептуальный мини-вэн «Форд SAV» в серийном варианте станет доступным по цене около 30 тысяч долларов.

Шведы впервые показали в России «СААБ 9-3 спорт комби».

«Форд» привез на «Интеравто» концепт SAV. Уже весной этот мини-вэн должен стать серийным, не сильно изменившись внешне. Представители фирмы утверждают – попроще будут колеса да поскромнее салон.

На заметные премьеры расщедрились французы: «Рено» показал «Модус», а «Ситроен» – представительский седан С6. Но, пожалуй, чаще всего посетители выставки хлопали дверцами российского «Рено-Логан».

А неподалеку… Конечно же, китайские вседорожники и пикапы. Пару машин «Пегасус» и «Сайлор» не засветили на Пресне. Интересно, что при кажущемся многообразии машин из Поднебесной не оставляет ощущение однообразия: уж больно похожи и старомодны. Ценники тоже однообразны: от 12 до 18 тысяч долларов за пикап.

* * *

Что ж, толпы зрителей на обеих столичных выставках показали: главная борьба за посетителей еще впереди. Здесь, конечно, сыграют роль и экономические факторы, и удобство подъезда. На Пресню легче добраться на метро – центр столицы давно уже превратился в большую пробку. В «Крокус», наоборот, пока проще попасть на машине, хотя автобусы от конечных станций метро, несомненно, помогают. Ясно и другое: при разумной ценовой политике мы скоро сможем видеть новинки независимо от статуса салона и четности года. Ведь наш рынок становится все более значимым для мировых производителей. Известных – и пока совсем незнакомых в Европе…



Вы посещаете выставки, чтобы...



73% *быть в курсе новинок*

23% *выбрать машину для покупки*

4% *это необходимо для работы*



САЁНЧЖУН!

Максим Приходько. Фото: Александр Батыру

Раньше август в России вызывал почему-то только нехорошие ассоциации. Еще бы – то путч случится, то дефолт... Но в этом году произошло и что-то приятное. Во всяком случае для автомобилистов. Двадцать второго августа компания КИА, один из китов автопромышленности Южной Кореи, и российская группа СОК в Ижевске открыли полноценное производство автомобилей «Спектра». До конца года с конвейера «ИжАвто» должно сойти 8000 автомобилей. И цена, надо сказать, установлена привлекательная: от 11,5 до 14,7 тыс. долларов. О прошлом, то есть о производстве собственных, исконно российских (читай: советских) моделей на «ИжАвто», можно забыть. Для них места там нет.

Рынок сам вытолкнул дешевые заднеприводные легковушки «Оду» и «Фабулу» – прежние основные модели завода. Падение объемов продаж в первом полугодии 2005 года аж на 32% заставило хозяев завода окончательно расстаться с морально устаревшей конструкцией, причем досрочно, не дожидаясь «планового» 2007 года. Очень уж странно смотрелся бы завод, где одновременно производят карбюраторную архаику и современный автомобиль, пусть даже не самого последнего модельного ряда. Все это както не укладывается в «один флакон». Исключение пока сделали для вазовских «шестерок» и «четверок» – они продержатся на здешнем конвейере ориентировочно до 2007-го, обзаведясь попутно инжектором. То, что такое произойдет, можно было понять, увидев среди почетных гостей председателя совета директоров АВТОВАЗа Владимира Каданникова. Он же, выступая на открытии «Спектры», очень точно подметил, что наш автопром в неоплатном долгу перед потребителем. Надо полагать, появление «Спектры» на «ИжАвто» – очередной шаг к отдаче хотя бы части долга. Ах, если бы знал Дмитрий Федорович Устинов, член политбюро и куратор «Ижмаша» в советское время, что на его любимом оборонном детище будут собирать машины вероятного тогда противника...

ОТРЕЧЕМСЯ ОТ СТАРОГО МИРА...

Церемония открытия, как всегда, напоминала смешение «французского с нижегородским». Празднично-испуганные, в чистых робах сборщики жались к стенкам, пропуская многочисленные делегации – российские и корейские. Причем корейцы, в отличие от наших, все время улыбались. И больше всех – исполнительный вице-президент «КИА моторс» Джанг Мун Парк. Понять можно: все эти собравшиеся здесь губернаторы, чиновники, бизнесмены, представители прессы – свидетели триумфа его компаний.

...Правда, не ко всем работникам завода пришел этот «праздник жизни». Двух основных моделей нет, значит, неизбежны сокращения. Что вы хотите – рынок... Те, кто остались, прошли обучение здесь, на месте, и в Корее. Теперь в цехе сварки кузовов задействовано всего 122 рабочих, красят машину 380, собирают – 128 плюс начальство. Есть еще те, которые заняты вазовским наследием. (Кстати, иномарки и ВАЗы собирают под крышей одного цеха, но линии разделены заборчиком желтого цвета.) В планах группы СОК

СПРАВКА

За пять лет владения Ижевским автозаводом группа СОК, по некоторым сведениям, вложила в него 150 млн. долларов. Предыдущий проект по возрождению модели «Ода» (70 млн. долл.) в этом году закрыли, поэтому для самарцев союз с КИА – шанс поднять собственное автопроизводство и компенсировать вложенные миллионы. Кстати, слово «саёнчжун» в названии статьи переводится с корейского как «занято».



Тени забытых предков. Застывший конвейер с «четверками».



Михаил Добындо, Джанг Мун Парк, Рустем Шиянов: поехали!



Новое лицо «ИжАвто». Как примет новый продукт российский рынок?

довести выпуск «спектр» до 40 тысяч автомобилей в год (это случится уже в 2007-м) – тогда, возможно, количество участников нового производства увеличится...

Произвести сегодня автомобиль – уже не главное. Основное – продать, что особо подчеркнул президент группы СОК Рустем Шиянов. Поэтому реализацией «спектр» (а также импортных автомобилей концерна КИА) будет заниматься компания SOKIA. Ее создает группа СОК. Уже заключены договоры с рядом дилерских центров как в столице, так и в других регионах страны. Задача – продать в этом году все 8 тысяч «спектр» и еще 10 тысяч «спортиджей», «пиканто», «сорренто» и т. д. Для «Спектры» обещают щадящие условия по лизингу и кредиту.

МЫ НАШ, МЫ НОВЫЙ...

По уверениям маркетологов СОКа, эта модель была выбрана неслучайно. Почти D-класс по размерам, опять же седан, что для России большой плюс, в активе – целый ряд громких титулов, в том числе и «Автомобиль 2002 года в Америке». Да, модель в самой Корее снята с производства, но передать ее для сборки в другую страну – нормальная тактика для всех мировых автопроизводителей. Тем более что корейская сторона явно не собирается ограничиться одной «Спектрой». И в Сеуле, и в Самаре считают этот проект некой «пробой сил». В России автомобили КИА уже собирали (и собирают), но в основном по «отверточной» технологии, а тут полный цикл – сварка, окраска, сборка...

Кстати, проект сборки «Спектры» стал первым реальным воплощением в жизнь долгожданного 166-го постановления Правительства РФ, которое открыло дверь для инвестиций в автосборочное производство (и позволило для этого ввозить комплектующие беспошлинно). Но теперь задача для группы компаний СОК – сделать так, чтобы пресловутая локализация автопроизводства не ограничилась бы шинами, стеклами и резиновыми ковриками. На первом этапе инвестиционные вложения по «Спектре» составляют около трех миллионов рублей, а сама локализация производства разделена на три этапа. Через три года содержание российских комплектующих в автомобиле должно составить 30%, а в перспективе импортным останется лишь двигатель. Как заявил генеральный директор «ИжАвто» Михаил Добындо, сварка и окраска уже позволили снизить цену корейского автомобиля на 900 долларов.

Но вернемся к новой российской машине с позиций покупателя. Предусмотрено четыре комплектации с одним двигателем – 1,6 л, 101 л.с. Пока на заводе будут делать так называемую вторую комплектацию, которая, судя по всему, будет пользоваться наибольшим спросом. Это механическая коробка, гидроусилитель руля, регулируемая по углу наклона рулевая колонка, две подушки безопасности, электростеклоподъемники, центральный замок, подогрев зеркал, противотуманные фары, фильтр воздуха в салоне и кондиционер. Такой набор потянет на 12 200 у.е. Всего с 2005 по 2009 год в Ижевске должно быть выпущено 148 тысяч автомобилей! Удастся ли продать столько?

Сегодняшний покупатель, выкладывая свои кровные 10–12 тысяч «условных единиц», желает получить товар как модный, так и качественный. Что касается дальнейших планов, то, если все пойдет, как и было задумано, скоро на «ИжАвто» объявят о выпуске еще одной модели КИА.

ТЯЖЕЛОВОЗ

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев



Великое дело – конкуренция! В борьбе за свою часть рыночного «пирога» на КамАЗе разработали полноприводный капотник, развозной грузовичок, собираются выпускать передвижные электростанции, колесные тракторы и даже бронетранспортеры! А теперь сделали полноприводные тягачи для автопоездов полной массой до 120 тонн. Раньше такие неподъемные тралы таскали МАЗы с танковыми дизелями V12 или иномарки – «татры» и «фауны».

ОРАНЖЕВЫЕ СЛОНЫ

На площадке перед зданием НТЦ КамАЗа стояли два тягача. Трехосный КамАЗ-65226 (6х6) и четырехосник КамАЗ-65228 (8х8) рядом с обычными камскими грузовиками выглядят великанами. Разница в «росте» больше метра! Конечно, свою прибавку дали передние ведущие мосты, но уж очень высоко взгромоздились кабины. Не иначе, под ними прячутся какие-то огромные двигатели. И скорее всего, импортные.

Так и есть, самый мощный мотор у тягача 8х8 – 600-сильная рядная «шестерка». На хромированной клапанной крышке надписи CUMMINS и DOHC – то есть два верхних распредвала, четыре клапана на цилиндр. Длина мотора такова, что радиаторы охлаждения и интеркулера пришлось вынести за кабину и оснастить электровентиляторами. Здесь же огромный на зависть стритрейсерам вертикальный глушитель

Кузов кажется инородным телом – 27 тонн балласта имитируют нагрузку на седло.

Из-за океана везут и шестиступенчатую автоматическую коробку «Аллисон».

Под кабиной трехосника нет ослепительного хрома – немецкие дизели «Дойц» обычно красят в темно-серый цвет. Моторы из Кельна известны в России еще по бамовским «магирусам». Хотя тех «воздушников» в Европе уже не найти, у нас их помнят. Ничего удивительного, что альтернативой «американцу» КамАЗ выбрал «немца». Он и в моторотсек вписался почти идеально – V8 при объеме 16 литров чуть меньше ЯМЗ-238. Здесь радиатор уже на своем месте, только двухсекционный, а теплообменники интеркулера смонтированы позади кабины.

В начале 2005 года КамАЗ с «Цанрадфабрик» созда-



Хорошо видно, насколько подрос полноприводный тягач.



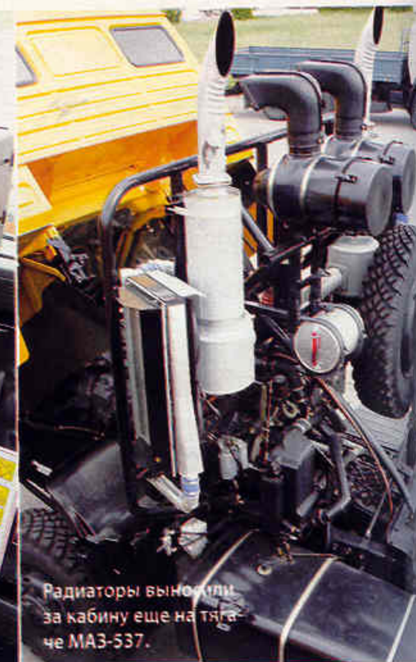
Если со временем на КамАЗ-65228 появится второй стабилизатор поперечного крена, в этом будет и частичка нашего труда.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	КамАЗ-65226 (6х6)	КамАЗ-65228 (8х8)
Снаряженная масса, кг	11 850	14 850
Нагрузка на ССУ, кг	21 500	26 000
Полная масса автопоезда, кг	97 000	120 000
Максимальная скорость, км/ч	80	80
Тип двигателя, расположение и число цилиндров	ТД, V8	ТД Р6
Рабочий объем, л	15,9	н. д.
Мощность, кВт/л. с.	400/544	448/600
при об/мин	1900	н. д.
Крутящий момент, Н·м	2637	2509
при об/мин	1200–1400	н. д.
Коробка передач	М16	А6
Главная передача	двойная, коническая и планетарные ступичные редукторы	
Подвеска	зависимая рессорная	
Тормоза	барабанные с пневмоприводом и ABS	
Размер шин	320R20	



Новая панель приборов из стеклопластика. КамАЗу пока не до модных дисплеев, сойдет и обычная «приборка».



Радиаторы вынесли за кабину еще на тягаче МАЗ-537.

ли СП «ZF-Кама». Не удивительно, что на трехоснике тоже стоит коробка передач ZF – правда, пока германской сборки. И «раздатка» «Штайр» не новичок на КамАЗе – такая применялась на спортивных машинах.

Конструктивно великаны объединены с самосвалом тяжелой серии КамАЗ-6520. От него, к примеру, задняя тележка – мосты со ступичными планетарными редукторами. Альтернатива отечественным – болгарские мосты «Мадара», которые ведут свою родословную от «Шкоды», и более дорогие венгерские «Раба». Передние мосты тоже с планетарными редукторами, а ШРУСы со сдвоенными крестовинами.

Рама унифицирована с тяжелыми самосвалами, но ее лонжероны высотой 270 мм при толщине 7 мм под такие нагрузки усилили вставками почти на всю длину. А как иначе? Первые машины заказывали газовики – перевозить по зимникам и бездорожью бульдозеры и экскаваторы, а там знают цену прочности.

ПОДЪЕМ ПЕРЕВОРОТОМ

Для пробы я выбрал четырехосник – он самый мощный и загружен балластом в 27 тонн. Маршрут – по окраине города.

На бездорожье, да еще с тралом, его выпускать рано – машина экспериментальная. Наверное, этим объясняется то, что в кабину даже не залезаешь, а, скорее, подтягиваешься, как на турнике, уцепившись за поручни. Расстояние между ступенями очень велико и нет подвесного «стремени».

На дверях от стекла до по-ла новая цельноформован-ная обивка. Нет голого желе-за и на панели приборов – она из стеклопластика и смо-трится вполне достойн[illegible] Крышка лючка предохрани-телей – на итальянских ме-бельных петлях, но замо[illegible] наш – от почтового ящика. Д[illegible] хоть от холодильника, лиш[illegible] бы не скрипела и захлопыв[illegible] лась с первого раза.

Рулевая колонка регулир[illegible] емая по высоте и углу накл[illegible] на, но пневмозажима нет. П[illegible] нополиуретановая барабан[illegible]



Заокеанская рядная «шестерка» работает в паре с «автоматом» «Аллисон».


Под кабиной трехосника – V-образная «восьмерка» «Дойц».

толстая, удобная. Сиденье могут поставить и на пневмоподвеске, но пока привычно скрипит старое. С новой, приподнятой крышей объема в кабине прибавилось, а есть и вовсе с высокой, где второй спальник похож на гамак. Конечно, Европу такой кабиной не покоришь, но наших водителей вполне устроит.

Педали сцепления нет, а на тоннеле контроллер ГМП. Ставлю рычажок на «D», снимаю с ручника и плавно увеличиваю обороты. Машина разгоняется, почти не чувствуя нагрузки. Шума на удивление мало, но не только благодаря отличной шумоизоляции – тихо работает сам «американец».

На спидометре «80» – это предельная скорость, хотя разогнать можно еще, ведь на тахометре всего 1700 оборотов. Под ногами путаются легковушки. Кажется, чуть замешкаешься – и раскатаешь «букашку» по асфальту. Впереди поворот, где фотограф просил проехать эффектно. Эффект оказался неожиданным: колеса задней тележки оторвались от асфальта.

Если на более поздних модификациях КамАЗ-65228 вы когда-нибудь увидите два стабилизатора поперечной устойчивости на задней тележке – знайте, это наш вклад в совершенствование конструкции.

В ЧРЕВЕ «ДРАКОНА»

Николай Мордовцев

Этот анекдот в СССР конца 70-х веселил многих: «Сколько в 2000 году будет стоить бутылка водки? – Двадцать юаней». Тогда на фоне нищеты китайцев казались смешными их военные амбиции и экономические планы. Теперь не до смеха – самим бы не стать героями китайского фольклора. Полвека назад автопром соседей начинался с наших ЗИСов, а ныне мы покупаем их автомобили и автобусы. Типичный «китаец» – большой туристический автобус Grand Cruiser XML 6129 компании «Голден Драгон».

Золотой ящер на самом деле не обязательно золотой, возможны другие расцветки. Качество окраски вполне приличное, ничего не топорщится и не шелушится. Стеклопакеты чуть-чуть тонированы. Есть и национальный колорит – вместо толстой березовой фанеры пол сделан из чего-то бамбукового, и, как уверяют, довольно прочного.

Люки багажного отсека (объем 9,5 м^3) открываются с брелока. Нажал на кнопку – и газонаполненные упоры плавно открыли чрево «дракона». На передней его стенке закреплена длиннющая заводная ручка. Зачем? Ведь чтобы провернуть дизель, на ней надо повиснуть дюжине китайцев… Оказывается, ей крутят храповой механизм подъема запаски. А вот ящика для инструмента нет, баки по нашим меркам маловаты – два по 150, а бачок стеклоомывателя вмещает меньше трех литров.

Расположение двигателя традиционно для туристических автобусов – в заднем свесе. Безоговорочного доверия китайские дизели в России пока не заслужили. Покупатели предпочитают лицензионные, «Камминс» или «Хино».

Предлагают несколько вариантов планировки салона. С одной передней дверью, на 53 пассажира, с двумя дверьми и туалетом – 45 пассажиров. А еще есть VIP-салон: две двери, туалет, более широкие, установленные с большим шагом и в три ряда кресла, но тогда их будет 28–30. Под заказ установят холодильник, кофеварку, видеосистему с двумя ЖК-мониторами и даже караоке.



Салон, конечно, не рисовыми циновками выстлан. Отличные сиденья с обивкой из добротного велюра. Стандартные регулировки наклона спинки и возможность чуть выдвинуть в проход внутренние кресла. Для детей и невысоких пассажиров – откидывающиеся алюминиевые подножки. За микроклиматом следят мощный кондиционер и лицензионный отопитель «Вебасто».





В моторном отсеке – лицензионный «Камминс» с механической КП марки ZF или «Хино» с одноименной коробкой.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	GRAND CRUISER XML 6129
Снаряженная масса, кг	12 485
Полная масса, кг	16 500
Размеры (д х ш х в), мм	11985x2490x3800
Колесная база, мм	6200
Число пассажиров	28–55
Объем багажника, м^3	9,5
Макс. скорость, км/ч	125
Тип двигателя, расположение и число цилиндров	ТД, Р6, Евро II
Рабочий объем, л	8,9
Мощность, кВт/л. с.	221/300
при об/мин	2200
Максимальный крутящий момент, Н·м	1125
при об/мин	1400
Коробка передач	М6
Подвеска: спереди/сзади	пневматическая зависимая
Тормоза	барабанные пневматические с ABS
Размер шин	300/80R22,5

Рабочее место «драконовожатого». Добавьте сюда селектор автоматической коробки – и все будет как у лучших и самых именитых автобусов. Коробка-«автомат» для «китайца» доступна, но лишь с мотором «Хино».



Благодарим ООО «РКК СОЮЗ» за помощь в подготовке материала.

НЕ СЧЕСТЬ АЛМАЗОВ...

Николай Мордовцев. Фото автора

К сожалению, алмазы в России зарыты в суровых местах – в холодной Якутии. Однако игра стоит свеч – добыча этих камушков выросла в мощную индустрию. Компании «Алмазы России» – АЛРОСА и «Вольво Восток» предложили журналистам посмотреть, как работают в Якутии шведские автомобили, приурочив знакомство к 50-летию начала освоения месторождений. Едем караваном (семь «Вольво-FH12» с «шаландами» и цистернами, три «Урала» с вахтовками, УАЗ-«буханка» и два «Ленд Крузера») за Полярный круг – туда, где морозы минус 50°С, а исконный транспорт – оленьи упряжки.

КРУГОМ ПЯТЬСОТ

Здесь все привозное – от спичек до шагающего экскаватора. Везут по железной дороге, морю и реке Лене. Но «железка» обрывается на станции Усть-Кут, в тысяче километров западнее Мирного – столицы алмазного края. По Северному морскому пути кораблями «река-море» грузы приходят в поселок Юрюнг-Хая. От него до самого северного, Анабарского ГОКа около трехсот километров, а до Мирного еще тысяча. По реке за короткую навигацию завозят сотни тысяч тонн грузов. Дальше, до места, только автомобилем. От Ленска с юга на север, через Мирный до Удачного (еще одного крупного алмазного центра) ведет круглогодичная автодорога – почти 900 км гравийки. Относительно ровной она бывает только зимой, когда ее как следует проморозит и припорошит снегом. И то если выгладит «Кировец» парой прицепленных белазовских покрышек. А до Юрюнг-Хая еще 900 км – зимник по просекам, пробитым в тундре, по сопкам или в обход, по руслам замерзших рек. Дорога открыта с конца ноября по начало мая. Выйдя в рейс раньше, рискуешь провалиться под лед. Двоих рисковых мы видели – живут на берегу в палатке четыре месяца. Поддалбливая лед, «вымораживают» машину. Интересно, сколько протянул бы здесь Робинзон Крузо? Низехонек оказался бы столбик с зарубками...

СИДЯЧАЯ РАБОТА

«В Москве четыре часа утра, а в Ленске десять», – с явной издевкой сказало радио «Алмазны



край». Мы уже два часа как в пути, сонные и вялые из-за разницы во времени и отчасти от бездействия. До Удачного за руль «Вольво» не пускали. «Дорога общего пользования и оживленная – нельзя». По местным меркам – это три встречные машины за полчаса и скорость 60–70. Эх, ребята, вас бы на МКАД, ближе к обеду…

Вышли на зимник, и командор дал отмашку – «По машинам!» Чтобы оценить преимущества иномарок, решил сначала проехать на «Урале»-вахтовке. Держу около 20 км/ч – быстрее не получается. Идем как на катере по морю – сплошные волны и качка. Зато без спешки отслеживаем все, что делалось когда-то вокруг. Где какой зверь проходил, где якуты на «Буране» волокли оленью тушу. Все здешние водители – отличные следопыты и охотники, ружья возят с собой. Иной на ходу из окна бьет глухаря! Недаром в командировках на Большой земле грузовики с якутскими номерами бандиты обходят стороной: неизвестно, у кого ствол толще.

Восемь часов движения основательно выматывают, а конца-края не видно. Только бы успеть до темноты к «алмаздорстроевскому» пикету, там – ночлег и кухня с электроплитой. Все торопятся – наверное, потому вдоль этой «простой» трассы столько памятников погибшим водителям…

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

Караван вышел на реку, дорога стала не в пример ровнее – пора пересесть на «Вольво». Но прежде – надеть темные очки. На севере с ярким, но низким солнцем и искрящимся снегом они обязательны – рельеф дороги видно лучше.

Мой «Вольво-FH12» 6х4 везет в Юрюнг-Хая 26 тонн цемента на мазовском полуприцепе. Машина 2000 года выпуска, прошла около 400 тысяч. Она из тех, что затопил паводок в мае 2001 года в Ленске. Под руководством специалистов «Вольво Восток» откачали-таки «утопленников». Хотя… На панели горит лампочка ABS, и табло термометра показывает за бортом минус 2°С. Нам говорили, что повезло с погодой, но не настолько же! Истина на домашнем градуснике, прикрученном к зеркалу, – всего-то минус 39, а шведский, оказавшись в укрытой брезентом зоне, информирует о собственном микроклимате. Без утепления здесь нельзя, хотя исполнение действительно арктическое: жидкостный тепло-

Сегодня в Якутии работают около 150 «вольво». В основном седельные тягачи FH12 6х4 с двигателем 420 л. с., двухдисковым сцеплением, 12-ступенчатой коробкой и блокировками дифференциалов. Рама с внутренней вставкой почти во всю длину и обязательно рессорная подвеска.





Якутский «тяни-толкай». Если одолеть подъем не по силам, поможе товарищ. Сзади к тралу приварен стальной лист – в него и упирает толкач.

обменник в ящике АКБ, фильтры и топливоподающие шланги со спиралями нагрева, морозоустойчивые сталь и резина.

Однако лампочка не врет, просто напоминает, что отечественные полуприцепы десять лет назад антиблокировочной системой не оснащались. Кстати, проблема запчастей остра в тех краях: фирменные доставляют из Москвы «алросовской» авиацией. С оформлением документов на это уходит до 40 суток.

Мотор «утопленника» не пострадал, тяга отличная, нагрузки словно не чувствует. Басы глушителя, установленного за кабиной, доносятся через приоткрытый люк в крыше. Жарковато в кабине, хотя кран прикрыт и вентилятор только на второй ступени. А ведь отечественные грузовики здесь чуть ли не олеными шкурами утепляют, ставят дополнительные «печки-радикулитницы», наклеивают на сырой резине вторые стекла. Появление «Вольво» в Якутии в 1997 году поставило под сомнение российскую аксиому об обязательной капотной компоновке «северного» грузовика. При надежном двигателе не нужно лишний раз поднимать кабину, а хорошая теплоизоляция и мощные отопители эффективнее валенок и телогрейки. Хотя и дороже.

По льду реки можно разогнаться до 70 км/ч, но очень много поворотов, и нам, городским, не всегда ясно, что объезжаем. Иногда дорога неожиданно выходит на берег или отмель – если вовремя не притормозить, недолго уложить автопоезд на бок. Отвлекаться от дороги, как и на загруженном шоссе, нельзя, а поглазеть вокруг хочется. Чередой идут причудливые скалы, среди чахлых лиственниц попадаются избушки охотников, мохнатые якутские лошади добывают из-под снега корм. Почти как у Джека Лондона – Клондайк, золото, гонки на собачьих упряжках. Только наши повозки поболе будут, а маршруты еще длиннее. □



Буфер толкача – самодельная подпружиненная конструкция, закр ленная на лонжеронах рамы.



«Раздатка» на полноприводных FH12 расположена низко, есть ри оторвать.



РЕССОРЫ
для автомобилей ГАЗ

Известно, что от совершенства и слаженной работы узлов и агрегатов транспортного средства зависит его проходимость, устойчивость и плавность хода. Учитывая, что качество российских дорог пока оставляет желать лучшего, автомобили ГАЗ конструктивно адаптированы к ним и имеют соответствующие характеристики подвесок. Например, величина просвета между поверхностью дороги и нижними точками ходовой части оптимальна для движения по автостраде и в условиях полного бездорожья.

Как одну из важных составляющих подвески, рассмотрим рессору с её элементами крепления. Выполняя функцию упругой прослойки между корпусом и ходовой частью, она выдерживает весовые нагрузки автомобиля с многократно повторяющимися напряжениями прогиба.

Листы изготавливаются из высокопрочной стали с содержанием хрома и никеля Ст-50ХГФА, Ст-50ХГА. Высокое качество и технологичность производства исключают обезуглероженные участки на поверхности листов, трещины и другие дефекты.

С 2001 г. в ОАО «ГАЗ» освоен выпуск малолистовых рессор с переменным профилем сечения. Эксклюзивная технология нижегородских автомобилестроителей подтверждена патентом на изобретение.

При тщательном изучении действия внутренних сил в рессоре при движении автомобиля выявлено, что нагрузка достигает максимума в средней её части при нулевом значении на концах. В результате спроектирована конструкция малолистовых рессор равного сопротивления с листами переменного сечения по всей длине: для передних – 13 мм в центре и 8 мм на концах, для задних – 15 мм и 8 мм.

Поперечное сечение новых рессор имеет прямоугольную форму взамен традиционного профильного с кромками, за счет этого увеличена защита от усталостного напряжения и повреждений кромок.

Малолистовые рессоры имеют ряд преимуществ перед традиционными многолистовыми:

- в 1,5 раза увеличен ресурс эксплуатации (малолистовая рессора выдерживает 201 000 циклов нагружений, 5 - листовая – 121 000 циклов);
- снижена металлоемкость рессор: передняя облегчена на 7 кг, задняя – на 8 кг (в итоге - масса автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» снижена в среднем на 30 и 16 кг соответственно);
- улучшение маневренности автомобиля в потоке и устойчивости при вхождении в поворот за счет уменьшения межлистового трения.

Эффективная работоспособность многолистовых и малолистовых рессор различны. Многолистовые гасят большие колебания при движении автомобиля по бездорожью, однако силы межлистового трения вызывают дискомфортную вибрацию кузова на дорогах с ровным покрытием.

В автомобилях с малолистовыми рессорами практически отсутствует межлистовое трение, что дает значительную плавность хода, а вот гашение ухабных колебаний берет на себя уже не рессора, а амортизатор. В этом случае важен подбор амортизаторов с учетом конструкции рессор (см. журнал «За рулем», № 5, 2005 г.), как основных помощников в нейтрализации различных колебаний автомобиля, способствующих долговечности подвески в целом.

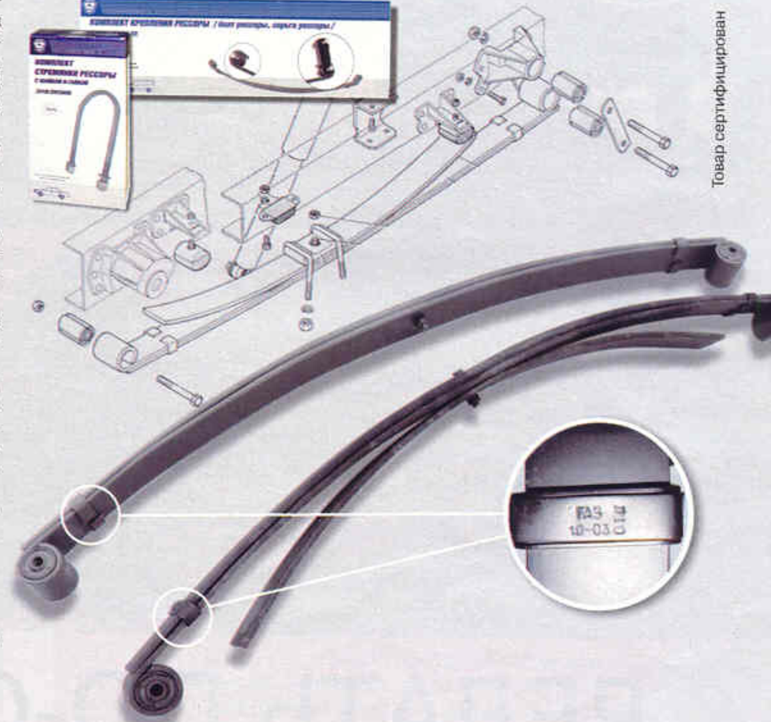
В решении рессорных вопросов важно уделять внимание установке составляющих и крепежа: сайлентблоки, серьги и стремянки.

Запрессовка сайлентблоков в условиях производства исключает возможные задиры и зазоры, возникающие при гаражной установке. Например, малейший зазор приводит к их быстрому изнашиванию, отсюда появляется удар при торможении, рывки при поворотах автомобиля, потеря управляемости. Эксплуатация автомобиля с неисправными сайлентблоками, особенно передних рессор, категорически запрещена.

Применение оригинальных комплектов крепления рессор обеспечивает длительную эксплуатацию подвески:

- серьга рессоры из стали Ст-40 и крепежом - ремкомплект № 3302-2902464;
- стремянка рессоры из стали Ст-40Х и креплением - ремкомплекты № 3302-2902406 и 3221-2912406;
- набор всех деталей крепления передней рессоры (многолистовой и малолистовой) автомобиля «ГАЗель» - ремкомплект № 3302- 2902650;
- набор всех деталей крепления задней рессоры (многолистовой и малолистовой) автомобиля «ГАЗель» - ремкомплект № 3302- 2912650.

Комплекты для ремонта реализуются в фирменной упаковке через сеть



Товар сертифицирован

официальных торговых представителей ОАО «ГАЗ».

В связи с возросшими скоростями автомобилей повысились и требования ко всем элементам подвесок. Если ранее разрешалось восстановление рессорных листов методом холодной прокатки роликами, то сейчас целесообразнее устанавливать новые рессоры с применением фирменных ремонтных комплектов и контрольной проверкой всех взаимодействующих узлов подвески.

Применение «дедовских» методов нагревания, выколачивания – просто недопустимы: усугубление микротрещин использованного листа неизбежно приведет к его поломке. Сама по себе толстая полоса металла не означает надежность. Прокатанный в роликах лист имеет ресурс эксплуатации 20-25% от ресурса новой рессоры. Факт налицо, затраты на ремонт подвески автомобиля с использованием восстановленных рессор экономически не оправданы.

Установка новых малолистовых рессор вместо многолистовых на автомобили «ГАЗель» и «Соболь» сэкономит время и средства, тем более, что они полностью взаимозаменяемы, их посадочные размеры по длине идентичны.

Модельный ряд транспортных средств ГАЗ выпускается с рессорами различных конструкций, но определяющее направление составляют малолистовые рессоры:

- в передней и задней подвесках автомобилей «ГАЗель» (заднеприводные - бортовая, с двухрядной кабиной, фургон, автобус, медицинский);
- в задней подвеске автомобилей «Соболь» (заднеприводные - бортовая, фургон, автобус);
- в передней подвеске автомобиля - новинки «Валдай» (бортовая, с двухрядной кабиной).

В настоящее время ведется освоение малолистовых рессор для модификаций полноприводных автомобилей «Соболь» и «ГАЗель».

Применение только оригинальных рессор и ремонтных комплектов ГАЗ позволит максимально использовать заложенные в конструкции автомобиля технические возможности и продлить срок службы Вашего транспортного средства.

Приобретение автокомпонентов в сети фирменной торговли – гарантия Вашей безопасности, оптимальное сочетание цены и потребительских свойств.



Департамент сбыта запасных частей
603043, Нижний Новгород, пр.Ленина, 88
тел.: (8312) 90-84-68, 90-81-23
smutin@rusma.ru, vnk@rusma.ru
www.gaz.ru



ДЕЛАТЬ ПО-СВОЕМУ

Анатолий Фомин
Фото автора

Автобусы под маркой «Волжанин» набирают популярность. С ростом заказов растет и производство – если за первое полугодие 2004 года собрали 50 машин, то за полгода нынешнего – уже 150. Небольшой объем позволяет гибко подходить к потребностям заказчиков, которые постепенно смещаются от междугородных и пригородных автобусов к городским. Ситуация в экономике, тьфу-тьфу, стабильная, и у крупных центров появились средства на обновление автобусных парков.

Собственно, городской автобус для «Волжанина» не в новинку: 12-метровая модель 5270 освоена восемь лет назад. Более вместительный (до 160 пассажиров) трехосный 15-метровый городской «Волжанин-6270» на шасси «Скания» выпускают уже год. Но запросы российских заказчиков тоже не стоят на месте – подавай им полноценный «низкопольник» с надежными импортными агрегатами и чтобы недорого…

Низкопольный автобус – штука только на вид простая. Чтобы попасть в салон, не надо взбираться по ступенькам – один шаг с тротуара и пассажир внутри. Настоящий «низкопольник» позволяет входить без ступенек не только через переднюю, но и через среднюю дверь, и даже сзади пол приподнят максимум на одну ступень. Для это[...]го требуется совсем ин[...] «трамбовка» агрегатов. Ве[...]щий мост со смещенным р[...]дуктором, специальная к[...]поновка моторного отсек[...] все это делает машину сл[...]нее и дороже. Но эконом[...] время на посадку-высад[...] пассажиров и в результ[...] повышает прибыль тра[...]портных предприятий.

Проектируя новую моде[...] «Волжанина», решили от[...]заться от готового шас[...] «Скания» (хотя ряд элемент[...] все-таки из Швеции). Кон[...]рукция кузова, как и преж[...] полностью самостоятельн[...] мосты и рулевое управлен[...] от немецкой ZF. В моторн[...] отсеке «Волжанина-5270[...] шестицилиндровый ряд[...] «Дойц BFM1013ECP», спар[...]ный с гидромеханическ[...] «автоматом» «Фойт». Пр[...]ставлять дизели «Дойц» в Р[...]сии не надо – безупречная [...]путация этих моторов з[...]



Дизайнер Кирилл Гордеев – автор «нового имиджа».

Рабочее[...]

Вход чер[...]

В моторн[...]

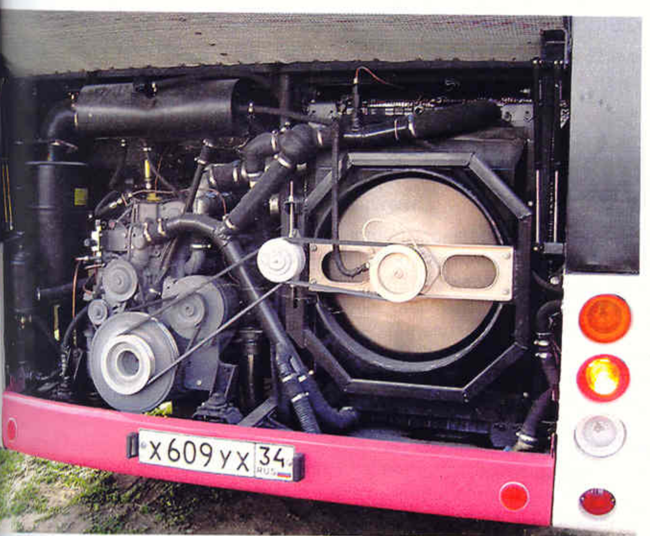


Рабочее место водителя никаких излишеств.



Вход через переднюю дверь – без ступенек.

В моторном отсеке – шестицилиндровый «Дойц».





В просторном салоне ровный пол, который лишь немного повышается в задней части автобуса.

жена во времена строительства БАМа.

Пришлось изрядно помудрить и с топливными баками, которые расположены в подиумах под сиденьями, и с новой схемой вентиляции салона, и даже сконструировать «подвесной потолок». Особенность кузова – модульная конструкция, при которой боковины не цельные, а собраны из секций, совпадающих по габаритам с размерами окон. Такая схема помогает избавиться от многих резонансных шумов, неизбежно возникающих в «натянутой» обшивке автобусного кузова. Она же позволяет быстро создавать и модифик[illegible] ции разной длины.

Новый облик городско[illegible] «Волжанина» – работа дизай[illegible] нера Кирилла Гордеева, кото[illegible] рый сумел придать маши[illegible] запоминающиеся черты, н[illegible] отрываясь от технологиче[illegible] ских возможностей завод[illegible] «Минимализм» продиктова[illegible] прежде всего отсутствие[illegible] прессового производства, [illegible] по мере увеличения выпус[illegible] открываются новые возмо[illegible] ности, так что угловатые фо[illegible] мы – это не навсегда. И д[illegible] не очень надолго, судя [illegible] темпам освоения новых м[illegible] делей в городе Волжском.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Волжанин-5270Н» (5270006/06)

Снаряженная масса, кг	11 500
Полная масса, кг	18 500
Размеры (д x ш x в), мм	11940x2540x2760
Колесная база, мм	5950
Число пассажиров	30/105
Тип двигателя, расположение и число цилиндров	ТД Р6
Рабочий объем, см³	7150
Мощность, кВт/л.с.	195/265
при об/мин	2300
Макс. крутящий момент, Н·м	954
при об/мин	1600
Коробка передач	автоматическая 4-ступенчатая
Главная передача	со смещенным редуктором 4,54
Подвеска: спереди/сзади	зависимая пневматическая
Тормоза	пневматические ABS, ASR
Размер шин	295/80R22,5



ПЕРСПЕКТИВНЫЙ РАБОТНИК

Николай Мордовцев. Фото: Александр Куп



Компания VH-DAF Moscow решила отвоевать долю рынка в секторе относительно недорогих тягачей. Здесь конкурировали «Скания-Гриффон», «Вольво-FM12 Регион», «Мерседес-Аксор», «Рено-Премиум Восток» и, конечно же, топ-модели КамАЗа и МАЗа. Теперь в драку готов ввязаться DAF GF85 «Перспектива».

Серия CF (Compact Forte) – семейство средних грузовиков для межрегиональных перевозок и строительства. Колесная формула – от 4х2 до 8х4, грузоподъемность шасси – до 28 тонн, полная масса автопоезда – 44 тонны, а нагрузка на седло – до 16. Кабины в трех вариантах: короткая, без спального места, длинная, с низкой крышей и одним спальником и самая просторная – с высокой крышей и двумя спальными полками. Несколько вариантов двигателей, коробок, мостов и множество рам и подвесок. Есть даже тягач 6х2 с облегченной подъемной осью с колесами на 17,5 дюйма. Эта ось стоит перед ведущим мостом и опускается автоматически при превышении допустимой нагрузки на задний мост.

НА НАШ ВЗГЛЯД

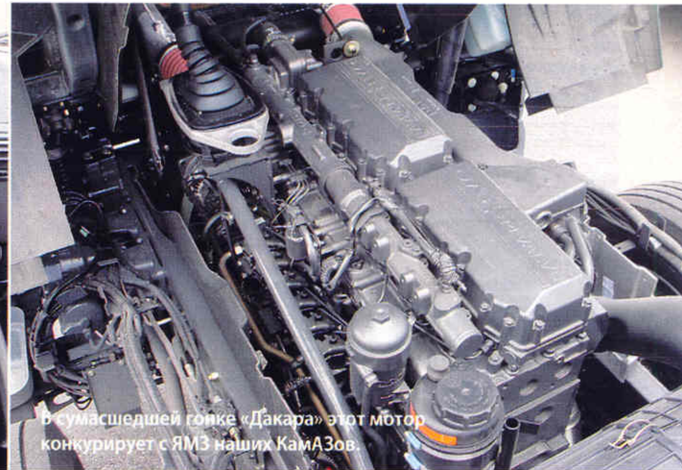
Для России нужен особый грузовик. Главные требования к нему – низкая цена, надежность и простота обслуживания.

Конечно, при разработке бюджетного DAF GF85 учитывали опыт конкурентов, но мелочиться не стали – свой 9,2-литровый мотор даже не предлагают. Предпочтение отдали двигателю от флагмана XF95 объемом 12,6 л с минимальной для него мощностью 340 л. с. Хотя потенциал дизелей семейства XE-C (мощный турбокомпрессор, интеркулер, ГРМ с четырьмя клапанами на цилиндр) позволяет снимать с них 530 сил, это не предел. Для дакаровского DAF CF75 4х4 команды «Голуаз Де Рой» эти моторы форсировали до 800 л. с., а для кольцевых гонок и вовсе до 950! Так что запас есть. Компромиссом между реальностью российской эксплуатации и техническим прогрессом стал возврат от электронно-управляемых индивидуальных ТНВД к рядному насосу. Случись поломка где-нибудь в глубинке, хоть что-то можно сделать. А сохранить в чистоте атмосферу Западной Европы и уменьшить затраты на таможенную очистку поможет соблюдение норм Евро III. Учтены и другие наши особые требования к топливной системе: бак на 560 литров с запирающейся крышкой, фильтр-влагоотделитель с электроподогревом «Сепар-2000», жидкостный подогреватель топливозаборника «Арктик Фокс».

В трансмиссии никаких сюрпризов: однодисковое



Признак роскоши – вставки под дерево и обшитый кожей руль.



В сумасшедшей гонке «Дакара» этот мотор конкурирует с ЯМЗ наших КамАЗов.



Самая просторная кабина у CF – Space Cab.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	DAF CF85.34 4x2
Снаряженная масса, кг	6447
Нагрузка на ССУ, кг	13 200
Полная масса автопоезда, кг	40 000
Макс. скорость, км/ч (с ограничителем)	85
Тип двигателя, расположение и число цилиндров	ТД P6
Рабочий объем, л	12,6
Мощность, кВт/л. с.	250/340
при об/мин	1800
Крутящий момент, Н·м	1600
при об/мин	1000–1500
Коробка передач	M16
Главная передача	одинарная гипоидная с блокировкой дифференциала
Подвеска:	
спереди	зависимая рессорная
сзади	пневматическая
Тормоза	дисковые с пневмоприводом и ABS
Размер шин	315/70R22,5
Цена с НДС, тыс. евро	70

сцепление «Закс», 16-ступенчатая коробка ZF 16S151 и свой задний мост с гипоидной парой и блокировкой дифференциала. Давно проверенные, в том числе и на других марках, агрегаты.

Выше всяких похвал тормоза. Обычно недорогие версии оснащают барабанными, а здесь на всех осях дисковые вентилируемые. Трансмиссионный замедлитель-ретардер дешевым грузовикам не по чину, но заслонка на выхлопе стоит, и ею можно немного подтормаживать на спусках.

Основа любого грузовика – рама. Специально для России в Эйндховене в лонжероны закладывают усилители почти во всю длину. Кронштейны и траверсы крепят высокопрочными болтами, реактивные штанги и рессоры на сайлентблоках – здесь все не хуже, чем у конкурентов.

АКТ ОПОЗНАНИЯ

Даже если с облицовки отдерут все шильдики, современные DAFы будут опознаны в толпе других грузовиков. В 1997 году на 95XF появился чернично-черный язык облицовки, свешивающийся на бампер. Кабина CF на год моложе, но стиль унаследовала.

Что роднит все грузовики-иномарки? Удобство посадки! Может, за границей знают какую-то тайну или волшебное слово? Иначе трудно объяснить великолепную эргономику их грузовиков. Четырехспицевая баранка обшита кожей – подарок покупателю. Пневмофиксатором рулевой колонки управляет маленькая клавиша снизу на кожухе. Если не знаешь, где искать, – не найдешь. Водительское сиденье тоже с пневматикой, пассажирское же сурово прикручено к полу. Однако не трясет – у кабины четырехточечная пружинная подвеска.

Тоннель двигателя, пожалуй, высоковат – около 300 мм, так что нижняя спальн[ая] полка почти лежит на не[м]. Верхняя же вполне удоб[на], подвешена на задней стен[ке]. Ширина достаточная – 70 с[м]. В холода за микроклимат от[]вечает сухая «автономка»; т[а]рахтеть мотором на стоянк[е] – дурной тон.

Пускаю двигатель: шум[ов] и вибраций в меру – изол[я]ция отличная. Комбинац[ия] приборов дополнена черно-белым дисплеем, но общат[ь]ся с «умным» грузовико[м] можно только на английск[ом] или немецком языках. Ру[с]скому его пока не обучил[и], но к жизни в России он и се[й]час вполне готов.

НОВОСЕЛЬЕ С НОСИЛЬЩИКОМ

Андрей Кочетов, Антон Чуйкин
Фото: Константин Якубов

Начал этот краткий тест диван, расположившись в кузове... а уж потом загрузились авторы. «Слушай, но ведь портер – это носильщик! Почему он нам не помогал диван таскать?» – «Он его до Дмитрова потащит!». Так мы удачно совместили две работы – переезд заслуженного предмета мебели на новое место работы и знакомство с новинкой отечественного автопрома – «Хёндэ-Портер» таганрогской сборки.

Грузовик, пусть и невеликой грузоподъемности в 1 тонну, все же требует некой привычки, особенно когда ты только что пересел из-за легкового руля. В «Портере» для начала свыкаешься с... теснотой. Водитель выше среднего войдет легко, но усядется плотно, как патрон в патронник. И смотреть на светофор будет пригибаясь – обзор вперед-вверх ограничен близкой и низкой рамкой стекла. Среднего пассажира (по паспорту кабина трехместная) лучше высадить сразу, еще до того, как ему отобьет ногу рычаг коробки.

А вот для уверенного движения по городу особых грузовых навыков не нужно, машина с полным правом отнесена к категории «В». Кстати, и ограничения на въезд в центр столицы ее счастливо миновали... Прекрасная ма-



Суета вокруг дивана вышла недолгой и необременительной: его достаточно было поднять примерно на 0,7 м, и вот погрузка уже завершена.



Аккумулятор не защищен не только от непогоды, но и от лихоимства. Наверняка водители будут пристраивать металлический ящик с амбарным замком. Почему бы не делать это еще при сборке?

Затрудненный доступ к силовому агрегату, надо полагать, означает его надежность и подразумевает обслуживание в сервисном центре.



невренность (сидишь-то над колесом), дизельная экономичность, резвый ход. Через полчаса езды по Москве авторы готовы были использовать «Портер» для ежедневных разъездов! С некоторыми неприятностями можно смириться: порожний грузовик ощутимо «козлит», третью передачу иногда приходится поискать, а резкий сброс газа как будто дергает машину за хвост.

Конечно, наш диван для «Носильщика» – соперник в весе пера. Позже мы предложили ему 600-килограммовый балласт: знаете, стало лучше! Дизель охотно принял нагрузку. Конечно, со второй передачи уже не тронешься, зато появилась недостающая плавность – и на неровностях, и на разгоне, и при замедлении.

А вот сколько-нибудь длинные маршруты совсем не для «Портера». Уже через час-другой сиденье водителя перестает быть удобным, хочется сесть посвободнее... Снизу и справа подогревает мотор – кондиционер в такой ситуации скорее навредит, чем поможет. В общем, все правильно: труд носильщика – от подъезда до перрона, не дальше.

Немногочисленные недостатки грузовика (см. фото) – дело для наших ушлых перевозчиков вполне устранимое; а может, и завод кое-что доработает. В активе – «иномарочная» надежность, косвенно оценить которую можно по уже эксплуатируемым в стране привозным микроавтобусам и грузовикам.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI PORTER
Снаряженная масса, кг	1666
Грузоподъемность, кг	1000
Полная масса, кг	2880
Размеры, мм	4750x1690x1930
Колесная база, мм	2430
Топливо запас топлива, л	ДТ 65
Средний расход, л/100 км	10,2
Тип двигателя, расположение и число цилиндров	ТД, Р4
Рабочий объем, л	2476
Мощность, кВт/л. с.	59/80
при об/мин	3800
Максимальный крутящий момент, Н·м	200
при об/мин	2000
Подвеска: спереди сзади	 независимая торсионная рессорная
Тормоза: спереди/сзади	дисковые/ барабанные
Размер шин	185R14

«Портер», пожалуй, будет самым желанным гостем на новоселье. Заберет много нетяжелого груза, легко и быстро доставит его в пределах города и ближайших окрестностей. Приглашение обойдется в 330 или 360 тысяч рублей – столько просят за машины в зависимости от комплектации. □

Автомобиль предоставлен фирмой «РУСБИЗНЕСАВТО».



Откидываются все три борта трехметрового кузова «Носильщика». В эксплуатации краска быстро сотрется, так что рачительный хозяин заранее озаботится каким-либо покрытием пола. Его мог бы предлагать и завод...



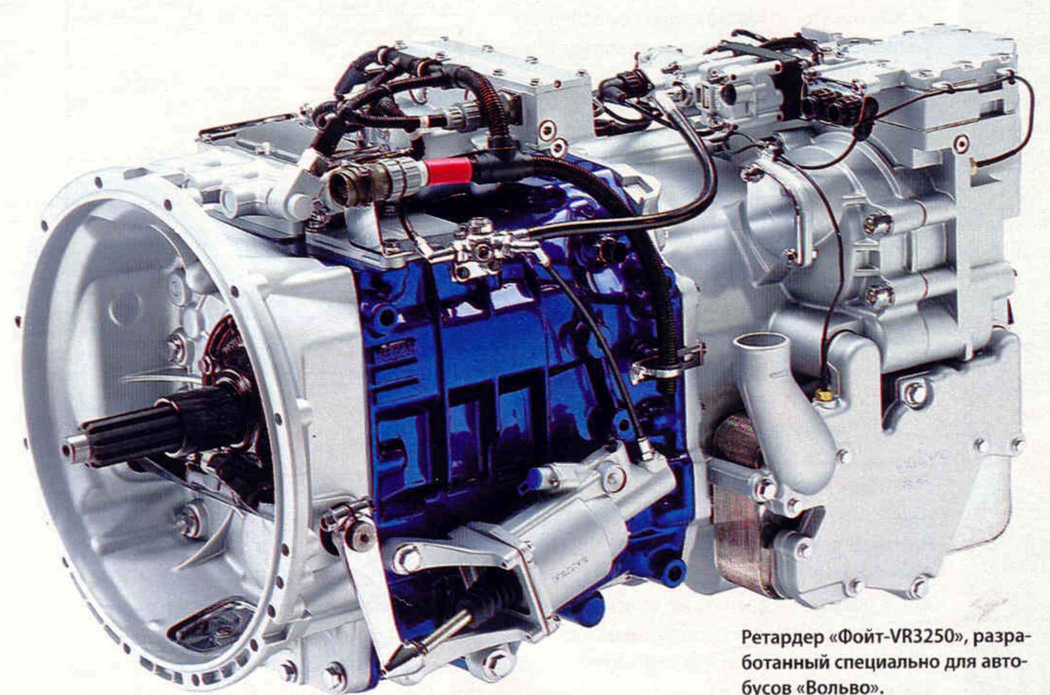
Замки классические, проще не бывает... Зато встречаются намного удобнее!

Пусть только собрано, а не разработано на ТагАЗе – все равно можно гордиться.



ТОРМОЗ БЕЗ КОЛОДОК

Анатолий Фомин



Ретардер «Фойт-VR3250», разработанный специально для автобусов «Вольво».

Гонщики говорят, что скорость определяют тормоза – коль не уверен в них, торопиться бессмысленно. Грузовикам и автобусам устанавливать рекорды не нужно, а вот средняя скорость в холмистой и горной местности сильно зависит от того, насколько быстро и уверенно тяжелая машина способна двигаться не только вверх, но и вниз.

Правило вековой давности гласит – спускайся со склона на той передаче, на которой по нему поднимаешься. Даже с учетом высокой степени сжатия «торможение дизелем» малоэффективно на небольших оборотах и часто требует вспомогательного моторного тормоза. Но в этом случае, чтобы точно управлять замедлением, приходится частенько задействовать рабочие тормоза. Они греются, изнашиваются...

Эффективное решение есть и давно применяется – гидравлический тормоз-ретардер. Крупнейший европейский производитель ретардеров – немецкая фирма «Фойт» (Voith) изготавливает эти устройства для автомобилей с 1968 года. Тогда гидравлический тормоз впервые появился на автобусах «Сетра». Принцип работы прост – трансмиссия автомобиля через мультипликатор (повышающий редуктор) вращает гидравлическую турбину, которая за счет избытка кинетической энергии нагревает масло. Оно, в свою очередь, отдает тепло охлаждающей жидкости из контура двигателя. Сжатый воздух регулирует количество подаваемого в турбину масла и тем самым – эффективность торможения. За почти сорок прошедших лет к этой схеме добавили только электронное регулирование и систему диагностики.

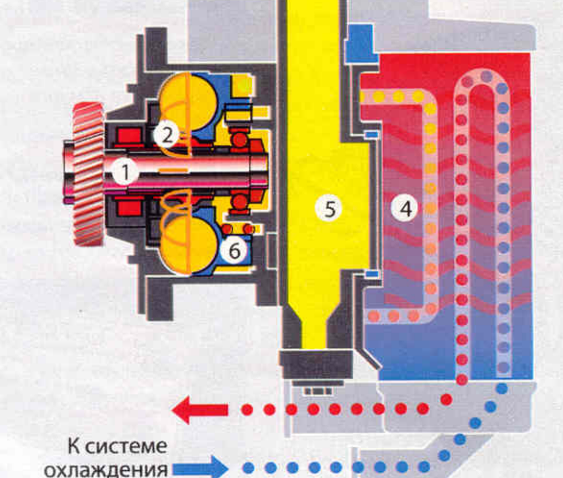
Водитель управляет торможением с помощью рычага, устанавливая одну из пяти позиций. Или задействует автоматическую систему поддержания скорости на спуске. Тормозной момент ретардера в два-три раза превышает возможности двигателя, так что он способен справиться даже с длительным движением под уклон. При этом рабочие тормоза машины «отдыхают» и всегда готовы прийти на помощь.

Итог – возможность поддерживать более высокую скорость на спуске, не боясь перегреть тормоза, меньший износ колодок... то есть безопасность и даже экономия. И вовсе не только в горах: водители городских автобусов тоже могут пользоваться гидравлическим тормозом. Места ретардер занимает немного, да и весит всего 50–80 кг. В общем, транспортники давно распробовали его преимущества, только на отечественных грузовиках и автобусах он по-прежнему в новинку.

Весьма вероятно, что следующее поколение ретардеров будет использовать в качестве рабочего тела не масло, а охлаждающую жидкость. «Акватардер» смонтируют прямо на двигателе, ему не понадобится повышающий редуктор, он вдвое легче нынешних ретардеров, не требует обслуживания и обеспечивает еще более эффективное торможение. Ждем дебюта на серийном грузовике?

Опытный образец «водяного» ретардера «Фойт».

Устройство тормоза-ретардера: 1 – приводной вал; 2 – подвижное колесо турбины (ротор); 3 – управляющий клапан; 4 – теплообменник; 5 – емкость с маслом; 6 – неподвижное колесо турбины (статор).





ТЯГАЧ ИЗ «ЖИГУЛЕЙ»

Сергей Мишин
Фото автора

Грузовик
вался в
вполне
Для неб
надо! А
кий, а пе
зель» на
воздух. В
собленн

Спрос
ние. «ВА
базе свое
подъемн
платфор
2345 уст
ройство,
прицепо
формами
го ВИС-2
двухосн

Подве
менений
няя, но з
темы тяг
поезда п
Впору п
цилиндр
«Нивы».
педали,
новки ав
ный пре
соединит
гача и п
обычным
дой расш
вать гидр
бежно по
новились
щем сист
рез два г
привода
– на тягач



Для перевозки легких длинномеров – прекрасная альтернатива тяжелому грузовику.

Грузовичок ВИС-2345 прочно обосновался в нише пикапов и пользуется вполне заслуженной популярностью. Для небольших партий груза – то, что надо! А если груз легкий, но громоздкий, а перевозки регулярные? Даже «Газель» на такой работе будет перевозить воздух. Вот если бы ВИС, только приспособленный под длинномеры!

Спрос, как водится, родил предложение. «ВАЗинтерсервис» разработал на базе своего грузовичка автопоезд грузоподъемностью в одну тонну. Вместо платформы на полураму пикапа ВИС-2345 установили седельно-сцепное устройство, а к нему – два варианта полуприцепов, с бортовой или рамной платформами, мостом от переднеприводного ВИС-2347 и опорными колесиками от двухосных прицепов.

Подвеска машины осталась без изменений, ведь нагрузка на ось прежняя, но эффективности тормозной системы тягача явно не хватало для автопоезда полной массой около трех тонн. Впору пришлись главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель от «Нивы». С ними при том же усилии на педали, что и у пикапа, путь до остановки автопоезда укладывался в заданный предел. Оставалось решить, как соединить гидроприводы тормозов тягача и полуприцепа. Проще всего – обычным шлангом. Но тогда при каждой расцепке пришлось бы прокачивать гидропривод, удаляя из него неизбежно попадавший туда воздух. Остановились на сухом разъеме, соединяющем системы тягача и полуприцепа через два гидроцилиндра. Оба от гидропривода сцепления «жигулей». Рабочий – на тягаче, главный – на прицепе. Так удалось избежать хлопотной прокачки, обеспечить независимость и герметичность.

Первый опытный образец оснастили полуторалитровым мотором, но возить три тонны ему было тяжеловато. Следующий получил двигатель объемом 1,7 литра. Оказалось – в самый раз! Неплохо бы и главную передачу «покороче» – 4,3 или даже 4,44 (такая была на ВАЗ-2102), но в производстве их уже нет. Впрочем, с мотором 1,7 л и парой 4,1 автопоезд движется вполне уверенно в любых условиях. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	АВТОПОЕЗД ВИС-234504	
	Бортовая платформа	Рамная платформа
Снаряженная масса, кг	1950	
Полная масса, кг	2950	
Размеры грузовой платформы, мм:		
длина	3850	5660
ширина	1610	990
высота	400	
Максим. скорость, км/ч	90	
Тип двигателя	бензиновый	
Расположение и число цилиндров	Р4	
Рабочий объем, см³	1690	
Мощность, кВт/л. с.	58,5/78,5	
при об/мин	5200	
Максим. крутящий момент, Н·м	127,5	
при об/мин	4000	
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая	
Главная передача	4,1	
Подвеска:		
спереди	независимая на поперечных рычагах	
сзади	зависимая на продольных полуэллиптических рессорах	
Тормоза:		
спереди	дисковые	
сзади	барабанные 2105	
Размер шин	175/70R13	



ИЗ КРАСНОЙ КНИГИ

Этот снимок мы сделали совершенно случайно на одной из московских улиц. Нам неслыханно повезло увидеть «живьем» одного из четырех существующих «Мишек». К огорчению многих поклонников проекта вынуждены сообщить, что пока ни в Туле, ни в Краснодаре «медведь не валялся». Несмотря на пиар-акции и заявления о запуске производства народного автомобиля.

МАЛЕНЬКИЙ «СИТИ» В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ



Едва только ОАО «Павловский Автобус» и ООО «Фольксваген Групп Рус» представили свое «детище» на московском «Моторшоу 2005», как оно тут же было удостоено сразу двух наград – приза организаторов выставки «Лучший микроавтобус» и приза экспертов отрасли «Лучший городской автобус».



«ПАЗ Сити», переднеприводный городской низкопрофильный автобус малого класса, сконструирован на шасси немецкого Transporter Fahrgestell. Новинка оборудована гидроусилителем руля, системами ABS и ASR, а также экономичным двигателем, соответствующим Евро III. Автобус имеет 13 посадочных мест при общей вместимости – 25. Предусмотрено также место для инвалидной коляски. Высота потолка – 213 см. В настоящее время идут переговоры о запуске «ПАЗ Сити» в серийное производство.

МОСКВА: МИЛЛИАРДЫ НА ДОРОГИ

На строительство городских магистралей в 2005–2007 гг. столичные власти выделяют 90 млрд руб. Предполагается сооружить 35 км дорог, в том числе завершить строительство Краснопресненского тоннеля и части Третьего транспортного кольца – между шоссе Энтузиастов и Волгоградским проспектом и между Дмитровским и Ярославским шоссе. Будут также достроены Боровское и Киевское шоссе, завершено строительство Серебряноборского тоннеля с выходом на Новорижское шоссе.

В 2008–2010 гг. начнется строительство Четвертого транспортного кольца от Дмитровского до Ярославского шоссе. Оно продолжится в 2010–1013 гг. сооружением участков от Ленинградского до Щелковского шоссе и от Коломенского проезда до Рязанского проспекта. Общая их протяженность – 30,2 км.

«АВТОЛАЙН» МЕНЯЕТ ОРИЕНТИР

Крупнейший пассажирский перевозчик – компания «Автолайн» приняла решение сократить закупки микроавтобусов «Газель» с 600–800 до 100–200 штук в год (сегодня из 2,5 тыс. автомобилей фирмы 1,9 тыс. – «газели»). Уже в этом году на городские маршруты выйдут триста пятьдесят [illegible] местных «фордов-транзит», переоборудованных с согласия производителя в нижегородской компании «Самотлор-НН». В будущем году «Автолайн» собирается приобрести в лизинг еще 400 «транзитов» и 200–300 украинских автобусов «Богдан» (на шасси «Исузу»). Присматривается компания и к другим иномаркам. По мнению ее руководителей, по соотношению цена/качество иностранная продукция выигрывает у ГАЗа.

ДЕ

Шестая ны, при 2005», тельных По коли но прев залось, времен





Увеличе всегда у Специал дополнит



ДЕНЬ «ПОБЕДЫ»

Шестая выставка автомотостарины, приуроченная к «Интеравто-2005», ей-богу, стоила дополнительных двухсот рублей за билет. По количеству экспонатов она явно превосходила главный зал. Казалось, что стала явью машина времени, которая переносила вас то в позапрошлый век, то в довоенные времена или послевоенные годы... Кульминацией первого дня стало вручение Леониду Ярмольнику восстановленной для него буквально из груды ржавчины редчайшей «Победы»-кабриолета. Эту машину он получил как подарок от жены в год своего пятидесятилетия. Юбиляр оказался ровесником той «Победы», которую выпустили тиражом всего-то 14 222 шт. До наших дней из них дошли и вовсе считанные экземпляры. Несмотря на то, что реставраторы любовно сохранили аутентичность автомобиля – даже провода, и те нашли в матерчатой изоляции, – он неплохо едет, совсем не рычит, а смотрится и вовсе великолепно.



«ХЕМИ» – МИЛЛИОНЕР

«Даймлер-Крайслер» выпустил миллионный двигатель семейства «Хеми» (Hemi). Это название моторы получили за полусферическую камеру сгорания еще в 1951 году. Сегодня двигатели этого семейства – под капотами, в частности, «Крайслера-300С» и «Джипа-Гранд Чероки». Мощность моторы выдают, как и раньше, немалую, а былую прожорливость конструкторы умерили, отключая половину из восьми цилиндров.

УЗИ В АВТОМОБИЛЕ

Фирма «Ниссан» подключилась к исследовательскому проекту BOSCOS (Bone Scanning for Occupant Safety). Дело в том, что при ряде заболеваний ремни безопасности и эйрбеги могут привести к переломам. Идея инженеров в том, чтобы перед пуском двигателя водитель и пассажир вставляли палец в специальный эхолокатор, который определит состояние костей и даст команду на соответствующую настройку подушек безопасности и натяжителей.



«ФОКУС» БЕЗ СЮРПРИЗОВ

Анатолий Сухов

В России «Фокус» первого поколения уже стал народной иномаркой. Его полюбили сразу и всерьез: за стремительный дизайн, уютный салон, обещанную адаптацию к российским условиям и сравнительно невысокую цену. Но вскоре эйфория прошла: холодным душем стала смена в ценниках доллара на евро (к счастью, ненадолго), а затем и опыт эксплуатации показал, что российский «Фокус» – отнюдь не лучший выбор по соотношению цены и качества.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ

Впрочем, по сравнению с изделиями нашего автопрома «всеволожские иномарки» выигрывали по многим статьям, в первую очередь – по управляемости. Крепко сбитый, остро и вместе с тем предсказуемо реагирующий на малейшие движения рулем автомобиль не мог остаться неоцененным. К очевидным достоинствам отнесем также неплохую обзорность, достаточно удобную посадку (даже всего с двумя регулировками кресла), складывающееся по частям (2:1) заднее сиденье, подушку безопасности водителя и регулируемую по длине и высоте рулевую колонку в базовой комплектации. Вместе с тем полноценный электропакет, ABS и подушку безопасности пассажира покупатель получал только в самом дорогом исполнении Ghia. «Автомат» предлагали в комплекте с самым мощным двухлитровым мотором, зато «механикой» во Всеволожске оснащали лишь те, что послабее. Поэтому любители позажигать везут «2,0 л, МКП» из Европы, а ценители комфорта частенько заказывают «американцев».

На нашем рынке встречаются как европей... ские, так и американские модели (на фото... Все российские «фокусы» – с увеличенным... 15 мм клиренсом и ограничителем макси... мальной скорости (около 180 км/ч).

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1998 год.** Представлен Ford Focus – седан, хэтчбек и универсал. Двигатели Zetec – бензиновые четырехцилиндровые 16-кла... панные: 1,4 л, 55 кВт/75 л.с.; 1,6 л, ... кВт/101 л.с.; 1,8 л, 85 кВт/116 л.с.; 2,0 л, ... кВт/131 л.с. (для рынка США – 82 кВт/ 111 л.с.). Турбодизели 1,8 л, 55 кВт/75 л.с. и 66 кВт/90 л.с. Коробки передач – М5 и А4, привод – передний.
- **2001 год.** Начало сборки автомобилей во Всеволожске. Помимо бензиновых двига... телей 1,8 и 2,0 л устанавливался и 8-кла... панный Duratec: 1,6 л, 72 кВт/98 л.с. Двига... тели Zetec 1,4 и 1,6 л на российские «фоку... сы» не устанавливались.
- **2005 год.** Новое поколение Ford Focus...

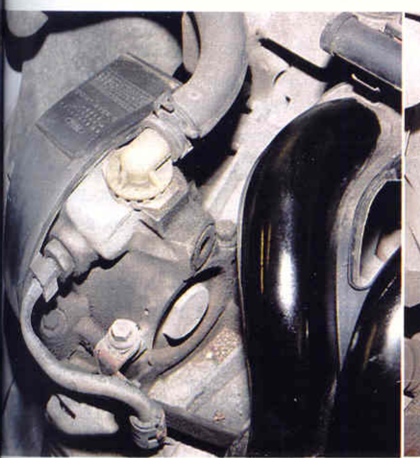
Салон «Ф... рен. А во... вать зер... но это не... Новую же... вателя, д...

Насос ГУР ... рез два-три...

Двигатель ... ку он обесп...



Салон «Форда-Фокус» достаточно функционален и для автомобиля этого класса весьма просторен. А вот шумоизоляция оставляет желать лучшего. За рулем – удобно, но чтобы отрегулировать зеркала, к джойстику придется потянуться. У штатной магнитолы нестандартный разъем, но это не отпугивает воришек (а, может, наоборот, привлекает – глядишь, сам владелец и купит!). Новую же «музыку» придется делать на скрутках. Непривычно расположение выключения омывателя, да и надежностью он не блещет.



Насос ГУР начинает потеть по сальникам через два-три года эксплуатации.



Поддон двигателя – алюминиевый, нуждается в защите.

Двигатель Duratec 1,6 л с цепным приводом ГРМ – самый распространенный в России. Динамику он обеспечивает приемлемую, а вот расход топлива великоват.



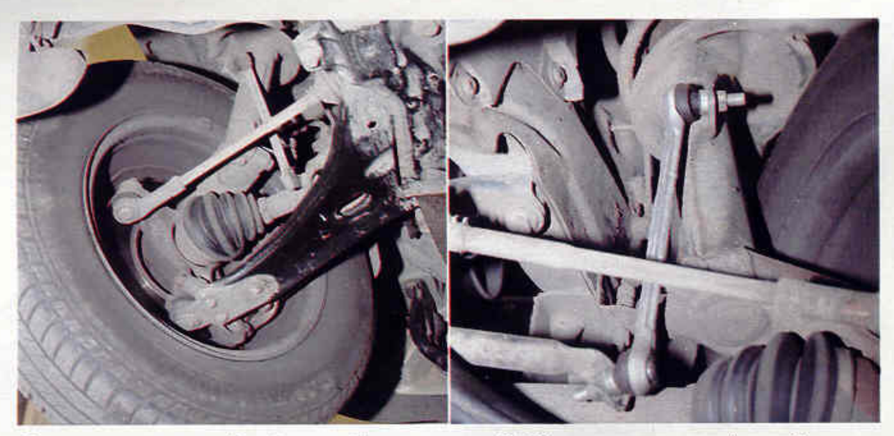
КИЛОМЕТР ЗА ДВА

Наиболее существенное эксплуатационное различие между двигателями Zetec и Duratec (см. Историю модели) – ременный привод ГРМ у первого и цепной – у второго. Досрочные обрывы ремней, особенно при пуске холодного двигателя, – не редкость. При этом клапаны встречаются с поршнями, поэтому лучше перестраховаться и менять ремень на 60 тыс. км, обращая внимание на состояние роликов. К 120 тыс. км последние нужно поменять непременно. Двигатели 1,8 л первых лет выпуска заметно «тупели» при включении кондиционера – дефект устранили, поменяв программу управления.

Небезупречен и собираемый в ЮАР Duratec. Прошивку блока управления здесь также меняли, а на части новых автомобилей под замену попали и сами двигатели (по-видимому, целая партия оказалась с браком). К счастью, эти болячки вылезали уже в первые месяцы эксплуатации и устранялись по гарантии, поэтому у подержанного автомобиля сердце практически здорово. А вот расход бензина вряд ли порадует владельца – около 12 л в городе и больше 8 л на трассе (конечно, все зависит от стиля езды, но вазовская «десятка» в тех же условиях процентов на 15 экономичнее).

Непременная и регулярная статья расходов владельца «Фокуса» – свечи зажигания. Российский 1,6 л довольствуется обычными свечами, для 1,8 и 2,0 л идут дорогие «платиновые», но служат они немногим дольше, редко дотягивая до очередного ТО. Кстати, моторы 1,6 и 1,8 л вполне сносно живут на нашем 92-м бензине, который «бодяжат» не так откровенно, как 95-й. Двухлитровый агрегат с «автоматом» его тоже переварит, но для этого двигателя специалисты все же рекомендуют АИ-95, как указано в инструкции.

А вот другой расходник куда дороже комплекта свечей. Бензонасосы на «фокусах» мрут чуть ли не ежегодно – через 30–40 тыс. км пробега. Поэтому если подергивания в работе двигателя не устраняются заменой свечей и становятся особенно заметны на подъемах при езде с полупустым баком, не тяните с осмотром бензонасоса. Почистив его бензоприемник (там два фильтра – предварительной и тонкой очистки), дорогой узел можно спасти, вернее, оттянуть его кончину тысяч на двадцать. А чтобы для очистки сеточки не снимать весь бак (особенно «удобно» это делать в дороге, да еще с то-



Передняя подвеска – «Мак-Ферсон». Первыми через 40–60 тыс. км сдаются стойки стабилизатора поперечной устойчивости («косточки»). Сейчас «косточки» идут усиленные (на фото справа), они служат дольше.



Задняя многорычажная подвеска с пассивным подруливанием – одно из слагаемых завидной управляемости «Фокуса». Здесь основное внимание – амортизаторам и стойкам стабилизатора.



«Фокус», даже российский, все же низковат для наших дорог. А на антигравийной защите днища производители решили сэкономить. В самом деле, зачем она лонжерону – металл и так толстый, до конца гарантии не развалится.

Звуковому сигналу достается вся вода и грязь, потому жизнь его тяжела и скоротечна. Не легче и бамперу – его «фартук» (дефлектор) легко отломить вместе с креплениями (стрелка), а новый бампер – дорогое удовольствие. Проще закрепить подручными средствами.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика электронных систем автомобиля	75
Диагностика состояния подвески	38
Замена ремня ГРМ и его роликов (двиг. 1,8 л)	160
Замена свечей зажигания (двиг. 1,8 л)	18
Замена бензонасоса (с очисткой бака)	120
Замена рулевой рейки	230
Замена стоек стабилизатора передней подвески	18
Регулировка углов установки всех колес	100

пливом), в полу невредно вырезать небольшой лючок (ЗР, 2005, № 6, с. 176).

Чтобы автомобиль служил верой и правдой намного дольше гарантийного срока, рекомендуем вдвое уменьшить интервалы между «масляными» ТО (вы же не проводите рекламную акцию!), тем более что речь идет о подержанной машине. Впрочем, в любом случае «Фокус» заставит вас засучить рукава: если не свечи, так насос! Топливный фильтр рекомендуем менять каждые 20 тыс. км, воздушный – по состоянию (до 40 тыс. км), антифриз, если он не мутный и не ржавый, прослужит положенные шесть лет. А чтобы обслуживать двигатель было приятнее, установите уплотнитель капота – любую подходящую резинку. Без него мотор всегда будет в грязи.

Защита моторного отсека крайне желательна: посадка у «Фокуса» все же низковата, а поддон двигателя – алюминиевый. А вот течь третьей опоры двигателя – не повод для немедленного вмешательства: «вспотев», она зачастую продолжает исправно гасить колебания.

КРЕПКИЙ, НО НИЗКИЙ

Механическая коробка передач впол[illegible] надежна, но проверить четкость ее раб[illegible]ты нужно обязательно. Нередко пере[illegible]чи включаются с трудом, особенно п[illegible] переходе вниз. Порой помогает регу[illegible]ровка тросиков привода, иногда – сме[illegible] масла. ATF в «автомате» обновляем ра[illegible] 60 тыс. км (без разборки); специфи[illegible]ских болезней у АКП нет. ШРУСы заре[illegible]мендовали себя отлично, а ступичн[illegible] подшипники иногда приходится мен[illegible] но при достаточно солидных пробег[illegible] за 100 тыс. км.

Подвеска – на твердую четвер[illegible] Раньше всего (к 70–90 тыс. км) сдают[illegible] стойки стабилизатора поперечной [illegible]тойчивости спереди и амортизат[illegible] сзади. Но клиренс, даже «российский[illegible] маловат: на проселке груженая маш[illegible] так и норовит приложиться брюхом. [illegible] то основные элементы (шаровые опо[illegible] сайлент-блоки) держатся молодцом.

Тормоза заслужили бы высший ба[illegible] если бы не сильный износ передних [illegible]ков (одного хватает примерно на по[illegible]ра комплекта колодок – ни туда ни [illegible]да) да мудреное крепление передни[illegible] лодок. А вот эффективность на выс[illegible] уровне: задних барабанных торм[illegible] «Фокусу» вполне достаточно, а от [illegible] они защищены куда лучше диско[illegible] Обычно они служат свыше 100 тыс[illegible] но после 90 тысяч желательно пр[illegible]рять состояние колодок при каждо[illegible] (не только износ, но и отслоение на[illegible]док). Меняют жидкость (DOT-4) каж[illegible] два года.

Гидроусилитель руля работает [illegible] нареканий, но заслуживает внима[illegible] К 80–100 тыс. км начинает поте[illegible] сальникам корпус насоса: если боль[illegible] течи нет, просто поддерживайте [illegible]вень жидкости в бачке. А вот стук в [illegible]ке обычно предвещает скорую ее з[illegible]ну. Четкой статистики по отказам [illegible] на некоторых машинах рейку прих[illegible]ся менять к 50 тыс. км, а на други[illegible] служит далеко за сотню.

Еще одну неприятность, связан[illegible] с ГУР, неисправностью назвать не[illegible] но побороть желательно. Если про[illegible] по луже в быстром повороте, вод[illegible]пав на ремень, несколько мгновени[illegible]ботает как смазка, и руль из легко[illegible] послушного вдруг превращается в [illegible]нажерный снаряд. Неподготовлен[illegible] водитель может и растеряться. По[illegible] внимательно следите за натяже[illegible] ремня и по возможности перекр[illegible] прямой доступ к нему воды и грязи.

На правах



Чтобы полноразмерная запаска не выпирала под ковриком, пол выровняли вставкой с гнездами под нехитрый инструмент. Вворачивая буксирную проушину, помните, что она – с левой резьбой.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ + его ролики (двиг. 1,8 л)	68+131
Ролик приводного ремня	24
Комплект свечей зажигания обычных/платиновых	22/44
Бензонасос	330
Комплект передних тормозных колодок	100
Рулевая рейка	1723
Комплект передних стоек стабилизатора	197
Фильтр вентиляции салона	35
Правый подрулевой переключатель	96
Дефлектор переднего бампера	65
Крыло переднее	185
Капот	319
Бампер передний (без дефлектора)	304
Фара	146

ПАТЕНТ «МОСКВИЧА»

Качество окраски нельзя отнести к достоинствам «Фокуса». Более того, не всякая отечественная машина с такой легкостью теряет внешний лоск: ко второму году краска начинает клочьями слезать с порогов и колесных арок. Поэтому обязательно защитите уязвимые для камней и грязи места антигравийной мастикой. Правда, это только «косметика» – обнаженный металл почти не ржавеет, но ведь процесс легче предупредить, чем остановить. Не помешает и полная антикоррозионная обработка (если об этом не позаботился предыдущий владелец) – на заводе днище покрывают антигравием лишь частично (лонжероны и прилегающие к ним участки просто окрашены).

Отклеивающиеся молдинги на скорость не влияют, но цену сбить помогут, как и запотевающие фары (впрочем, на их работоспособности это заметно не отражается). А вот газовые упоры пятой двери в мороз отказывают почти на всех машинах. Недаром набившие шишек водители возят с собой подпорку – так надежнее. Что же у них там за газ такой – может, для зажигалок?

Случается, что уплотнители задней двери пропускают воду. Но если штатный коврик на месте, большого озера под запаской не будет – он отлично впитывает воду. Боковые двери тоже не дают скучать: скрип ограничителя порой не удается победить, даже утопив его в смазке.

НАУКА О КОНТАКТАХ

Электрика в целом ведет себя смирно, но конструктивные особенности правого подрулевого переключателя года через два потребуют его замены. Дело в том, что омыватель ветрового стекла здесь включается не оттяжкой рычага, а ползунком на его конце. При нашей погоде ползунок все время в ходу, вот и подгорают контакты, протираются дорожки. А переключатель отнюдь не дешев.

На российских «фокусах» ветровое стекло – с обогревом: позаботились немцы о хорошем обзоре. Только вот забота вышла боком: тонкие нити почти невидимы днем, но ночью, в свете фар встречных машин, они проявляются, рассеивая свет и, естественно, ухудшая видимость. Конечно, менять из-за этого стекло не стоит, но если оно треснуло от встречного камня или включенной зимой на полную мощность печки (здесь оно весьма чувствительно к разности температур), лучше заказать обычное. А чтобы оно меньше запотевало, вовремя меняйте фильтр вентиляции салона. Кстати, делать это здесь неудобно, а потревожив рамку, рискуете получить обратный эффект – протечку воды. В этом случае лучше вообще удалить этот фильтр, а вот с кондиционером этого делать не стоит – фильтр защищает испаритель от засорения и коррозии.

Несмотря на все недостатки, «Фокус» остается вполне предсказуемым автомобилем и в целом достаточно надежным. Ну а иногда не грех и засучить рукава – ведь в гараже, не на дороге. Конечно, в дальнюю поездку стоит захватить комплект свечей, бензонасос и редкие лампочки фар Н7. Не так уж много!

«ФОКУС» ТАМ И ЗДЕСЬ

Игорь Моржаретто

Высокий курс евро сыграл невеселую шутку со всеми европейскими производителями, оттого цены на вторичном рынке не способствуют притоку покупателей. Смотрите сами: трех-четырехлетний «Форд-Фокус» в Германии вряд ли удастся найти дешевле чем за 6–7 тыс. евро! После долгих поисков я подобрал «автомобиль мечты». За 5-дверный хэтчбек 2001 года с двигателем 1,6 л (101 л.с.) в богатой комплектации (гидроусилитель, кондиционер, ABS, 2 подушки, электропакет) с пробегом 84 тыс. км хозяин-немец просил 6400 евро (7700 долл.). Все машины подешевле побывали в аварии или использовались как служебные (имели пробег под 150 тыс. км).

А во что обойдется такая машина россиянину? Таможенная пошлина на автомобили с объемом двигателя от 1,5 до 1,8 литра в самом популярном возрасте «от трех до семи» ныне – 1,5 евро за 1 см³. Значит, за «растаможку» «Фокуса» придется заплатить 2955 долл., сбор за оформление – еще 35 долл. Итого 10 710 долл. без учета затрат на доставку. Приняв их минимальными – около 500 долл., в сумме получаем 11 210 американских «у.е.». Да, недешевенький вышел «Фокус»…

Не стоит забывать, что за право ввезти подержанную иномарку придется оставить на российской таможне депозит в сумме 7000 евро (как уменьшить эту сумму и избежать лишних затрат, мы писали в ЗР, 2005, № 9). Словом, «штучный» перегон даже такой массовой (во всем мире, а не только у нас) машины, как «Форд-Фокус», оказывается не слишком выгодным. Новенький «Форд-Фокус 2» в схожей комплектации обойдется в 15,5 тыс. долл. – реальная разница меньше чем 20%! «По-вать на подвиг» может лишь то, что сразу купить его нельзя: очередь на новый «Фокус» растянулась до начала будущего года. Но подержанный логичнее все-таки поискать в США или Канаде, где «Фокус» тоже неплохо продавался. Правда, тут иные проблемы: в Америке «фокусы» в основном 2-литровые, а их «растаможка» обойдется куда дороже (примерно 4,4 тыс. долл.), как и доставка (от 1 тыс. долл.), да и ждать заказа придется дольше. Зато комплектация будет, скорее всего, побогаче: «автомат», климат-контроль. А красота, как известно, требует жертв. В первую очередь – финансовых.

Письмо автолюбителя

Вот это сэкономил...!!!

Пишу Вам потому, что не могу скрыть свои эмоции. Случилось это с моим другом Артемом. Так вот, в конце апреля его жена Татьяна наконец-то получила права. И стали супруги подбирать ей машину. Решили для начала, пока Татьяна освоит вождение, купить подержанную, но в приличном состоянии. Да и по деньгам можно сэкономить. Выбрали «Мицубиси Кольт»1990 г/в с пробегом 170 тыс.км и объемом двигателя 1,6 л.

Когда стали ездить, вскрылось много недостатков: слабо разгоняется, не тянет, плохо заводится, двигатель сильно вибрирует, а расход бензина для такой «малышки» почти 12 л на 100 км, кроме того, расход масла почти 1 л на 500 км пробега. Артем расстроился и поехал в сервис. Там двигателю поставили диагноз-«труп» и предложили ремонт, который оценили в 1400 у.е., Замеры компрессии были такие: 1 ц.- 13 атм., 2 ц.- 6 атм., 3 ц.- 8,5 атм., 4 ц.-11 атм.. Хорошая получилась экономия! Артем решил было продать машину, но Татьяна твердо сказала нет. А в таких случаях никакие доводы не способны переломить женскую, непонятную нам, мужчинам, логику.

Поэтому Артем решил не экономить и сделать ремонт на совесть. Для начала посмотрел в интернете отзывы по сервисам. И вот на конференциях auto.ru наткнулся на бурное обсуждение темы о способах раскоксовывания двигателя. Однозначным лидером в этом плане все называли препарат ML-202 LAVR. Все симптомы закоксовывания совпадали с их случаем. Артем решил попробовать. Все равно уже деньги на ремонт выделил из семейного бюджета.

Купил он препарат в «КЭМПе» за 145 руб., Прочитал инструкцию, и сразу же после работы во дворе сделал раскоксовку. Когда завел машину, она сильно задымила. Артем подумал, что двигателю совсем конец пришел. Огорчился, что опять попался на удочку рекламистов и твердо решил везти машину в сервис. Когда с утра поехал, то мягко сказать немного «прибалдел», машину было не узнать. Движок шелестит, машина рвет из под себя. В сервисе для начала сделали диагностику. Всеобщему удивлению не было предела. Компрессия во всех цилиндрах была по 14 атм. Механики сервиса, диагностировавшие 3 дня назад были в шоке и сказали, что такого не может быть и что к концу дня все вернется на свои места. Артем тоже засомневался, но с ремонтом решил подождать. Татьяне он немного слукавил сказав, что ремонт сделали.

Вот уже 2 месяца машина бегает без проблем. Расход масла почти прекратился, бензина уходит не более 9 л на 100 км по городу. Артем добросовестно истратил 1500 у.е., и твердо решил, что теперь будет покупать только подержанные иномарки. Уж больно ему понравилось «экономить» на ремонте вместе с «LAVR»ом. Я, кстати тоже об этом подумываю.

Якимов Игорь г. Москва



КОРМИЛЬЦЫ

Анатолий Сухов

Давно прошли те времена, когда тумбочку из магазина везли в трясучей трехтонке, а для переезда на дачу ловили свободную «скорую». Нынче принято считать и время, и деньги, поэтому развозные автомобильчики оказались востребованы по всей России – как частниками (в основном грузчиками и торговцами), так и бизнесом – для доставки товаров, почты или сервисных бригад. Для «малышей» и водителя подобрать проще – до 3,5 тонны полной массы автомобиля вполне достаточно прав категории «В».

СВОЯ РУБАШКА

На смену ветеранам – ижевским «каблучкам» и ульяновским «буханкам» пришли отечественные ВИСы, «оды» и «газели». Даже крошку «Оку» умудрились приспособить к перевозке грузов (ЗР, 2005, № 8, с. 142)! Немало на рынке «иностранцев» – от давно любимых «фольксвагенов» и «мерседесов» до покоривших комфортом и надежностью «японцев» и еще недавно экзотических «французов» и «итальянцев». Но за цену нового «Транспортера» или «Вито» можно прикупить три-четыре «газели», поэтому новые иномарки покупают понемногу, в основном крупные компании.

Другое дело – подержанные авто: здесь за 10–12 тыс. долларов найдете вполне достойного «гастарбайтера». Немало заманчивых предложений и в интервале 4–6 тысяч, но тут без значительных вложений не обойтись. Сэкономить можно на экстерьере «лошадки», но никак не на ее здоровье.



«Мерседес-Спринтер», пришедший на смену Т1, выдержан в русле традиций, хотя мелких и средних отказов стало заметно больше. Зато стоимость обслуживания осталась высокой.



«Фольксваген-Транспортер Т4» – одна из самых популярных «рабочих лошадок». Задняя подвеска практически неубиваемая, а вот передней придется периодически заниматься – нагрузка на нее немаленькая. Зато вместо пружин – почти вечные торсионы, ими же можно и осанку подправить. Фургон – один из самых удачных в классе: хочешь – вози груз, хочешь – живи. Есть два варианта по длине базы и по высоте. Рестайлинг 1997 года облагородил салон, тогда же под капотом прописались новые дизели TDi и бензиновый VR6 с цепным приводом ГРМ (последний для утилитарного грузовичка практически не используют). Из старых двигателей конструкторы оставили два – бензиновый 2,5 л и дизельный 2,4 л. Помимо переднеприводных было выпущено немало полноприводных версий.

Заднеприводный «Мерседес-Т1» – фантастически живучий автомобиль. Уже десять лет его не выпускают, но он сохранился даже на российском рынке, несмотря на недешевый сервис. Заметная часть таких автомобилей получила приставку «спец»: Т1 работал и инкассатором, и каретой скорой помощи. Первая цифра модели означает полную массу (2 – 2,8 т, 3 – 3,5 т, 4 – 4,6 т), две последние – округленную мощность двигателя в десятках л.с. В каждой серии – три варианта базы и высоты крыши.



С запчастями для иномарок больших проблем нет (исключение – редкие «японцы» вроде «Исудзу», «корейцы» и немногочисленные у нас «американцы»). Узкое место – сервис. В крупных городах найти специалистов с оборудованием еще можно, а в глубинке «заветным словом» много не наработаешь: то съемник нужен, то сканер фирменный, то меток на корпусе ТНВД не видно... Словом, кесарю – кесарево.

ДОЛГОЖИТЕЛИ

Десять лет на конвейере – для коммерческого автомобиля обычное дело. Эксплуатируют же их куда дольше, особенно полноценные фургоны, а не легковесы вроде «Кангу», «Кэдди» или «Берлинго». Так, на рынке до сих пор встречаются «мерседесы» MB100 и T1, «фольксвагены» LT1. Цены на них редко превышают 5 тыс. долларов, кузова – ржавые и латаные, хотя форму держат.

Многие «спринтеры» и T1 использовали в качестве инкассаторских броневичков, а потом снимали защиту и выставляли на продажу. Это – худший вариант: съемная броня, как правило, не разгружает, а, наоборот, нагружает лонжероны и петли, поэтому кузов здесь сильно расшатан. Не в лучшем состоянии и двигатель, вынужденный все время ходить под броней. Выдают такие машины «лишние» отверстия в панелях кузова, просевшие двери, остатки креплений под радиостанцию. Неплохой вариант – бывшая «скорая помощь» на базе «Мерседеса-Т1» (такие появились в середине 90-х). Но кто знает, как эти автомобили обслуживали? Трансмиссия, подвеска и даже кузов – не самая затратная часть грузовичков. Основное внимание – двигателю.

ЧЕМ ДАЛЬШЕ В ЛЕС, ТЕМ ПРОЩЕ ДИЗЕЛЬ

Больше половины развозных фургонов на рынке – дизельные. При интенсивной эксплуатации выгода налицо: расходы на топливо в 1,5–2 раза ниже. Но внеплановый ремонт способен проделать большую дыру в бюджете. Пожилые машины лучше брать с простыми «атмосферниками» – как, например, 2,5 л на «Форде-Транзит», 2,4 л на «Фольксвагене-Т4» или 1,9 л на «Дукато», «Боксере» или «Джампере». До «капиталки» они служат минимум 300–400 тыс. км. Дизели «Спринтера» и «Вито» при прочих равных заметно дороже в обслуживании и ремонте, да и места

«Форд-Транзит» предлагают с тремя типам двигателей: дизельным 2,5 л мощностью 70–76 л.с., турбодизельным того же объем 85–100 л.с. и бензиновым 2,0 л, 115 л.с.; пер вых на рынке больше всего. В индексе модел зашифрована грузоподъемность: FT80 бере на борт 750 кг, FT100 – чуть меньше тонн FT150 – полторы, а FT230 – 2,3 тонны (но ег полная масса уже превышает 3500 кг). Дл всех, кроме FT230, можно выбрать один и двух вариантов базы с любым из трех вариан тов высоты крыши. После 1998 года появи лись переднеприводные фургоны полной мас сой до 2,5 т.



Переднеприводный «Вито» в 1996 году смени «Мерседес» серии 100. Сегодня «вито», несмо тря на меньшую грузоподъемность, стоят н дешевле «спринтеров».

под капотом там маловато. Тесно и дви гателю «Тойоты-Хай Эйс», а нормочас дорогой. А вот «Форд-Транзит» ил «Фольксваген-Т4» легко обслужить са мому – все точки легко доступны. Новы дизели с системой «коммон рейл» (CD у «Мерседеса», HDi у «Пежо») примерн на 20% экономичнее ветеранов, зато не разборные форсунки с электронным уп равлением намного дороже обычны А надежность всей системы, как и пре де, определяется качеством топлива.



«ИВЕКО-Дейли» выпускали только с дизельными двигателями – атмосферным, 2,5 л, 76 или 82 л.с. и с турбонаддувом, 2,8 л, 103 или 122 л.с. Зато вариантов базы целых три, а высоты крыши – четыре. Встречаются и полноприводные версии. Несомненное достоинство «Дейли» – рамное шасси. Цены на запчасти ниже, чем у «Мерседеса», но выше, чем у «Фольксвагена». И надежность – на высоте.

КАК БЫ НЕ НАДОРВАТЬСЯ

Кузовов в этом классе напридумано великое множество. Бывает, машина подходит по всем статьям, только сиденья переставить да перегородки перенести. Но помните, что при регистрации переделки могут создать проблемы, поэтому лучше сразу поискать нужную компоновку. И не забудьте проверить, что записано в техпаспорте!

Задний привод на зимней дороге – не лучшее сочетание. Порожний автомобиль порой не способен выехать из пустяковой ямки. Тут «Вито» и «Транспортер» дадут фору «Спринтеру» и заднеприводному «Транзиту». Впрочем, у многих фургонов есть полноприводные версии. Вопреки распространенному мнению, нагрузки на детали трансмиссии там даже меньше, ведь крутящий момент распределяется по двум осям. Основную часть проблем вызывают неодинаковые по размеру или износу шины или «неродное» масло. Но помните, что в любом случае обслуживание пол-

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА РАЗВОЗНЫЕ ГРУЗОВИЧКИ В МОСКВЕ

Автомобиль (год выпуска)	Объем двигателя*	Цена, $
«Фольксваген-Транспортер Т4» (1992)	Д 2,4 л	6000
(1995)	Д 2,4 л	7500
(1998)	ТД 2,5 л	13 000
«Фольксваген LT-35» (1991)	ТД 2,4 л	6000
«Мерседес-Бенц Т1» мод. 210 (1989)	Б 2,3 л	4500
мод. 308D (1991)	Д 2,3 л	6300
«Мерседес-Бенц Спринтер» мод. 208D (1997)	Д 2,3 л	11 000
мод. 308D (1997)	Д 2,3 л	12 000
«Мерседес-Бенц 100» мод. 208D (1990)	Д 2,3 л	6000
«Мерседес-Бенц-Вито» (1996)	Б 2,3 л; Д 2,3 л	11 500
(2000)	Д 2,2 л	13 000
«Форд-Транзит» (1991)	Д 2,5 л	4000
	Б 2,0 л	4500
(1998)	Д 2,5 л; Б 2,0 л	8500
«ИВЕКО-Дейли 35» (1997)	Д 2,5 л	8500
«Тойота-Хай Эйс» (1992)	Д 2,4 л	5000
(1997)	Д 2,5 л	9000
«ФИАТ-Дукато», «Пежо-Боксер» (1996)	ТД 2,5 л; Б 2,0 л	8000
«Рено-Трафик» (1991)	Д 2,1 л	4000
(2000)	Д 1,9 л	10 000
«Рено-Кангу» (2000)	Б 1,4 л; Д 1,9 л	8000
«Ситроен-Берлинго» (2000)	Б 1,4 л; ТД 1,9 л	7700
«Ниссан-Урван» (1992)	Д 2,5 л	3300

** Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбо[...] прессором.*



«Тойоту-Хай Эйс» при пробеге около 150 тыс. км нужно смотреть особенно тщательно – к этому сроку «подходит» подвеска. Дизельных и бензиновых двигателей на рынке примерно поровну, много полноприводных машин (наряду с заднеприводными). Грузоподъемность «Хай Эйс» всего около тонны, да и грузовой отсек не очень велик. Это скорее курьерский автомобиль, чем тяжеловоз.

ноприводников дороже за счет худшег доступа к агрегатам, да и многие запча сти – свои.

Рамную «Газель» ценят за двужиль ность: «Рама трещит, но держится только листы в рессору добавить». Гру зят по 2–2,5 тонны – что им инструк ция! Подавляющее большинство лег ких иностранных фургонов – с несу щим кузовом, на такие подвиги они н способны. Но есть исключение – «ИВЕ КО-Дейли». Даже младшие его модифи кации – на прочной раме, потому пере груз выдерживают. Да и ресурс дизель ных двигателей ИВЕКО несильно стра дает от лишних центнеров: нередко мо тор, пережив один автомобиль, успевал поработать на другом.

Не забывайте и про шины – ино странцы предпочитают не сдвоенны колеса на задней оси, а одинарные. Во первых, меньше неподрессоренная масса, во-вторых, больше места в фур гоне, а в-третьих, не надо пробиват вторую колею. Но они должны быт специальные – увеличенной грузоподъ емности. Часто их маркируют дополни тельной буквой С – для коммерческог транспорта.

ДЛЯ ДАЛЬНИХ СТРАНСТВИЙ

Андрей Кочетов. Фото автора

Если вы любите путешествовать с семьей или небольшой компанией, наверняка присматривались к мини-вэнам. Сейчас выбор достаточно богат. Цены новых импортных 6–7-местных машин начинаются тысяч с 25 долларов. Дешевле – ищите на вторичном рынке. Здесь, конечно, автомобили тоже не дарят, но по соотношению «цена/качество» японцы вне конкуренции.

Само название одного из них – «Одиссей» – недвусмысленно указывает на предназначение: он создан для дальних поездок, правда, только по хорошим дорогам. Клиренс 155 мм (170 в полноприводной версии), длинная база и небольшие ходы подвески сильно ограничивают возможности на плохих дорогах. Зато загородное шоссе, большие расстояния и скорость – его стихия. Плавность хода и удобство управления таковы, что за рулем ощущуешь тягу к дальним стран[...]виям... Или имя навевает?

Царство ворсистых ковров и велю[...]вых кресел, раздельное управление кл[...]матом в передней и задней части салон[...] аудиовидеоустановка – лишений в дал[...]ней дороге не предвидится. Для четыр[...] человек салон очень удобен. Это, нав[...]ное, оптимальный экипаж для дальне[...] путешествия: сидеть свободно, а в б[...]гажник помещается изрядное количе[...]



Дверные проемы шире, чем кажется н[...] первый взгляд. Садиться и выходить очень удобно.

Переднеприводную «Хонду-Одиссей» 1999 года выпуска с мотором 2,3 л и пробегом 66 тыс. км можно купить в Москве за 14 500 долларов США.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HONDA ODYSSEY MPV 2.3 16V

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4770
ширина	1795
высота	1630
база	2830
колея спереди/сзади	1560/1555
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1620
Полная масса, кг	1930
Время разгона 0–100 км/ч, с	12
Максим. скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	АИ-91–95/65
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,2
загородный цикл	8,8
смешанный цикл	10,8
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	2254
Мощность, кВт/л.с.	110/150
при об/мин	5800
Крутящий момент, Н·м	206
при об/мин	4800
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	A4
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди/сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/60R16



Кресла второго ряда разделены в пропорции 40:60. Их можно передвинуть по частям продольно в диапазоне 20 см, а подушку поднять вертикально.

В семиместном варианте багажник невелик, под полом инструмент и запаска. Уложив в нишу третий ряд сидений, вы намного увеличите грузовой отсек.





Передняя часть салона выдержана в классическом стиле. Расположение приборов, органов управления, емкостей для мелочей – все удобно и не требует привыкания.

во вещей. Можно набиться и всемером: в третьем ряду вдвоем вполне комфортно, но забраться туда непросто; средний пассажир второго ряда чувствует себя лишним из-за ущербной формы сиденья и широкого подлокотника за спиной. От багажника остается около 300 л.

С технической точки зрения автомобиль не нов, но удачная конструкция позволила прожить долгую жизнь на конвейере. Впервые он появился в 1994 [го]ду, через пять лет пережил модерни[за]цию и рестайлинг. Изменился не толь[ко] внешний вид и салон, появились но[вая] автоматическая коробка передач с р[учн]ым режимом, система курсовой усто[й]чивости, штатная навигация. В так[ом] виде «Одиссей» продавался в Япони[и с] 1999 по 2003 год, пока на смену ему пришла новая модель.

Наиболее распространенная мод[и]фикация – переднеприводная с мотор[ом] 2,3 л. Машины 4х4 встречаются редк[о и] стоят подороже. Для американского [и] канадского рынков выпускались верс[ии] с мотором V6 мощностью 154 кВт/2[10] л.с. под названием «Lagreat».

На рынке подержанных праворул[ь]ных автомобилей «Хонда-Одиссей» – [то]вар почти беспроигрышный, поэтому [на] смену свежепроданному перегонщи[ки] тут же везут следующий. Только надо [по]мнить – «Хонда», в том числе «Одиссе[й»,] в обмен на комфорт и высокие ездов[ые] качества требует хорошего обслужи[ва]ния и фирменных расходных матер[иа]лов; экономить на обеспечении «пу[те]шественника» выйдет себе дороже.

Балтийская «Волна»

Новые автомобильные зеркала с берегов Балтики



Хорошие зеркала заднего вида. Красивые, с четкой, несмотря на пасмурную погоду и неровности дорог, картинкой, с широким обзором и электроприводом... Когда-то такие были привилегией «иномарочников». Как люто завидовали этой роскоши владельцы отечественных авто!

Но просто завидовали не все. Умельцы приспосабливали «импорт» на «совавтопром». С зеркалами от 123-го «Мерса» была наша «семерка». Несмотря на щедрые для начала 90-х навороты, все интересовались в первую очередь чудесными зеркалами. Ничего подобного в нашей стране пока не делали...

Тогда же, в 1990-м году, была образована Научно-производственная компания «Политех». Начиналась она, как многие другие фирмы того времени, – с небольшого, но профессионального коллектива молодых, энергичных специалистов, решившихся поменять рутину оборонного комплекса на трудности и опасности, но и на многообещающие перспективы свободного рынка. За 15 лет компания вышла в лидеры, а марка «Политех» стала по-настоящему народной. Сейчас она знакома большинству российских автолюбителей. «Политеховские» зеркала можно встретить чуть ли не в каждом автомагазине и на всех рынках запчастей. Сотни тысяч автовладельцев выбрали их в качестве альтернативы стандартным.

Это не просто слова. Давайте попробуем выйти на улицу и посмотреть, насколько часто встречаются зеркала «Политех». Результат очевиден – часто.

Но успех не вечен. Это прекрасно понимают менеджеры компании. Необходимо постоянное развитие, новые разработки. «Политех» регулярно модернизировал старые модели и создавал новые, более совершенные. 2005 год стал в этом смысле для компании особым. На рынок выходит принципиально новое поколение зеркал «Политех» под брэндом «Волна». И теперь не осталось причин завидовать хозяевам «иномарок». Пусть лучше они завидуют нам, имеющим возможность купить «Волну».

Это название не просто благозвучно. Оно отражает и свежесть технических решений, примененных в новинке, и особенности дизайна, и боевое, жизнеутверждающее настроение авторов. Наша «Волна» не речная, спокойная, ласковая, а морская – стремительная, мощная. Предприятие находится в



Санкт-Петербурге, рядом с суровой Балтикой, так что морские пейзажи представителям компании хорошо знакомы, а соответствующие идеи буквально витают в воздухе.

«Волна» растет, набирает силу. Уже существуют зеркала нового поколения для автомобилей «десятого» семейства ВАЗ, которые легко ставятся на место стандартных. Вскоре появятся модификации для других тольяттинских моделей, а также для «Волги».

Новинка вобрала в себя все лучшее, что было в предыдущих моделях. К традиционным особенностям зеркал «Политех» можно отнести большую площадь зеркальных элементов, удобство регулировок, фирменную систему тонкопленочного обогрева и высокое качество изготовления. Отметим также разнообразие вариантов комплектации, высокотехнологичное противоослепляющее покрытие и возможность выбора оформления зеркал из нескольких вариантов: окрашенных в цвет кузова или выполненных в строгом черном цвете.

Эксклюзивный дизайн «Волны» отлично вписывается в облик автомобиля. В корпус вмонтирован повторитель сигнала поворота на светодиодах, повышающий не только безопасность движения, но и ранг автомобиля в глазах окружающих. Впервые «поворотники» такого типа появились на престижных «мерседесах» и на них же встречаются чаще всего до сих пор. Бесцветный рассеиватель «Волны» гармонирует с оптикой современных машин. Цвет противоослепляющего покрытия может быть золотистым, улучшающим контрастность в пасмурную погоду, голубым, напоминающим о иномарках, и нейтральным, на основе хрома.

Фирменная тонкопленочная система обогрева находится непосредственно на обратной стороне зеркального стекла, поэтому ее эффективность выше, чем у любых других подобных систем. А о полезности обогрева говорить уже не приходится: надежный обзор дороги позади и сбоку автомобиля важен в любую погоду.

Весьма удобны сменные защитно-декоративные накладки, придуманные «Политехом». Они могут выручить, если угораздило зацепить зеркалом грузовик... Их можно оставить черными (вид будет вполне нарядным) или покрасить в цвет кузова. Можно использовать возможности аэрографии... В общем, разработчики позаботились о том, чтобы нам было действительно удобно.

Зеркала «Волна» могут полностью складываться. Это пригодится, например, на тесной парковке, при необходимости куда-то протиснуться.

Существуют модификации с электрическим управлением, что сегодня уже не является чем-то сверхъестественным, но комфортности не отменяет. Впрочем, и вариант с механической тросовой регулировкой совсем не плох – для тех, кто ценит простоту и считает минимум электроцепей за благо.

...В начале 90-х никто бы не поверил, что такими могут быть зеркала отечественного производства. Да и сейчас скептики найдутся. До сих пор некоторые умельцы приспосабливают иномарочные зеркала на наши машины. Но эти манипуляции потеряли всякий смысл – благодаря «Политеху» и его «Волне». Альтернативу искать больше не нужно. Она очевидна.

ЗИМНИЕ РИСУНКИ

Сергей Мишин

Популярность «иномарочной» размерности шин 195/65R15 растет с каждым годом, и на этот раз именно они – объект наших традиционных испытаний.

Как и в предыдущем тесте 13-дюймовых шин, мы поделили их на два «класса» – с шипами и без.

Шипованные. Nokian HKPL 4 сумели сохранить прошлогоднее лидерство, однако «преследователи» подобрались к ним очень близко. В прошлом году лидер набрал более 950 баллов и разница с ближайшим конкурентом составляла почти 75, теперь же у «Нокиан» – 920, а у Michelin уже 900.

Заметно подтянулись и «Пирелли-Карвинг», набрав 874 (в прошлом было 847). Жаль, в этом году не присутствовали традиционно сильные зимние шины Gislaved Nord Frost 3 и Conti Winter Viking 1. Они наверняка повлияли бы на результаты наградной ведомости.

Нешипованные шины заявлены новым и очень сильным составом. Отметим два момента. Первый – их сцепные свойства на льду оказались никак не хуже «шиповок», а у некоторых даже лучше (пусть это и проявлялось только на морозе, все равно заслуживает похвалы).

И второй – первая пятерка укладывается в интервал всего 40 баллов, то есть в пять процентов!

Похоже, что среди современных шин наметилась тенденция – все показатели, которые можно измерить объе-

Окончание на с. 208.

ШИНЫ

7-е место
Amtel Nordmaster ST
Производитель – Россия («Амтел»)



743,3 балла

- Максимальная скорость – Q/160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 10 мм
- Масса шины – 10 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 112/0,8–1,0 мм
- Средняя цена – 1510 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,03
- Несмотря на присутствие шипов, стихия этих покрышек – асфальт, частично покрытый укатанным снегом. Только на таком покрытии можно ехать быстро и уверенно. Лед же попросту противопоказан, а рыхлый и свежевыпавший снег не рекомендуется.
- Очень узкий диапазон допустимой пробуксовки при разгоне, особенно на льду. Малейшее торможение на скользком покрытии приводит к срабатыванию ABS.
- В повороте ярко выраженная недостаточная поворачиваемость – снос передней оси с затянутым скольжением и резким восстановлением. На доворот руля не реагируют. Увеличение скорости приводит к полной потере контроля над автомобилем.
- Троганье в глубоком снегу очень сложно – только на грани буксования, зато неплохо выезжают задним ходом. При высокой скорости на асфальте очень вялая реакция на поворот руля, плохая информативность при небольших углах его поворота.
- Самые комфортные из шипованных покрышек – шума шипов практически не слышно. К тому же довольно экономичны.
- (+) Очень хорошие торможения на асфальте и комфорт.
- (–) Низкие продольные сцепные свойства на льду, худшее торможение на снегу и льду.
- **Рекомендуем только для очищенных асфальтовых дорог.**

ШИПОВАННЫЕ

6-е место
Kumho Izenwis KW-19
Производитель – **Корея**



764,3 балла

- Максимальная скорость – T/190 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,0–9,5 мм
- Масса шины – 9,1 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/1,0–1,1 мм
- Средняя цена – 2450 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,20
- Особенность этих шин – чувствительность к разнородному покрытию и нелюбовь ко льду. При троганье на плотном снегу предпочтительна небольшая пробуксовка.
- В повороте шины ведут себя неопределенно: на снегу хорошо управляются при добавлении газа, а на льду надо загодя снизить скорость, иначе можно и не вписаться в поворот. При этом резко срываются, долго скользят и резко восстанавливаются.
- Глубокий снег лучше преодолевать ходом. Движение возможно или на грани, или с очень сильной пробуксовкой. Назад выезжают неохотно. На асфальте уверенно держат дорогу, хорошо «рулятся» и тормозят. Шины довольно жесткие – резкие толчки от дороги передаются на кузов автомобиля. К тому же неприятно шумят (с меняющейся частотой в зависимости от скорости), особенно при 70– 80 км/ч. В гололед на таких шинах лучше не попадать, да и на снегу следует быть осторожным. Уверенно держатся и тормозят на асфальте.

➕ Хорошее торможение на снегу и асфальте, хорошая топливная экономичность на высокой скорости.

➖ Скромные продольные сцепные свойства на льду, низкий уровень комфорта.

- **Рекомендуем для асфальтовых дорог с минимальными «включениями» снега и льда.**

5-е место
Medeo
Производитель – **Россия (ЯШЗ)**



783,8 балла

- Максимальная скорость – Q / 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 10–10,5 мм
- Масса шины – 10,7 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/1,5–1,9 мм
- Средняя цена – 1600 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,04
- Троганье и разгон на этих шинах предпочтительны внатяг, без пробуксовки. Не любят лед и рыхлый снег. Неустойчивы при торможении на смешанном покрытии. В повороте недостаточная поворачиваемость. Движения рулем должны быть плавные. В рыхлом снегу плывут и плохо управляются. На смешанном покрытии управление трудоемкое – чтобы удержать машину на желаемой траектории, приходится много работать рулем или снижать скорость. Скольжения затянутые и плохо стабилизируются.
- Рыскают при движении по заснеженной дороге, затягиваются в рыхлый снег. Недостаточная информативность на руле. В глубоком снегу трогаются только внатяг, а при пробуксовке норовят зарыться. Однако очень хорошо выезжают задним ходом.
- Звезд с неба не хватают, но все замеренные показатели не хуже средних, разве что расход топлива подкачал. Есть претензии к курсовой устойчивости на асфальте, управляемости на скользком покрытии и повышенному шуму.

➕ Хорошее торможение, высокие боковые сцепные свойства на снегу.

➖ Невысокая курсовая устойчивость на асфальте, проблемная управляемость на зимней дороге, сильный шум.

- **Рекомендуем для любых дорог, но при неспешной езде.**

4-е место
Toyo Observe G15 Plus
Производитель – **Япония**



813,1 балла

- Максимальная скорость – T / 190 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,2–9,5 мм
- Масса шины – 9,5 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/0,9–1,1 мм
- Средняя цена – 2500 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,07
- Троганье возможно только «на грани», а наиболее эффективный разгон – с легкой пробуксовкой. При увеличении ее динамика разгона резко снижается и автомобиль «зависает».
- При торможении рано срабатывает ABS – возможно, относительно невысокие продольные сцепные свойства на льду обусловлены небольшим выступанием шипов. На этих шинах автомобиль склонен к заносу, хоть и неглубокому, но возникающему уже на небольшой скорости, что требует обязательной корректировки рулем.
- В повороте не любят срывов, поскольку скольжения излишне затянуты. По проходимости очень слабые: в глубоком снегу лучше не останавливаться – тронуться будет сложно. На асфальте неплохая курсовая устойчивость, но недостаточна информативность на рулевом колесе, особенно при небольших углах поворота. Шины гудят, больше всего в диапазоне скоростей 60–90 км/ч, затем на 120 км/ч и выше.
- В целом весьма неплохие, ровные шины без явных провалов, за исключением, пожалуй, проходимости.

➕ Неплохие сцепные свойства на снегу и льду, очень хорошее торможение на асфальте.

➖ Низкий уровень проходимости, великоват уровень шума.

- **Рекомендуем для любых зимних дорог.**

3-е место
Pirelli Winter Carving
Производитель – **Италия**



874,4 балла

- Максимальная скорость – T / 190 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,5–10 мм
- Масса шины – 9,3 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/1,5–1,6 мм
- Средняя цена – 2700 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,08
- Троганье и разгон очень эффективны, даже при интенсивной пробуксовке, однако при торможении плохо чувствуется грань срабатывания ABS.
- На плотном снегу очень хорошая реакция на поворот руля. На льду при входе в поворот преобладает снос, легко устраняемый снижением скорости. Хорошая управляемость. Прошлогодние резкие срывы исчезли. Отметим здесь, что эти шины показали достойные результаты не только в объективных (замеренных), но и в оценочных упражнениях.
- Хорошие курсовая устойчивость автомобиля на заснеженной дороге и реакция на поворот руля – здесь шины похожи на Nokian HKPL 4. Уверенно ведут себя в глубоком снегу – трогаются и движутся с любой пробуксовкой. Очень хорошая курсовая устойчивость на асфальте с очень хорошей информативностью на руле.
- Жесткие шины – толчки от дороги передаются на кузов резко и похожи на удары. Бубнящий шум от шин, особенно в диапазоне 45– 90 км/ч.

➕ Очень хорошие торможение на льду, продольные сцепные свойства на снегу и курсовая устойчивость на асфальте.

➖ Плохое торможение на асфальте, очень жесткие шины.

- **Особо рекомендуем для любых зимних дорог.**

ШИНЫ ШИПОВАННЫЕ

2-е место
Michelin X-Ice North
Производитель – **Франция**



900,8 балла

- Максимальная скорость – Q / 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,6–10 мм
- Масса шины – 8,9 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/1,4–1,6 мм
- Средняя цена – 3100 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,44

Троганье на этом «Мишлене» наиболее успешным будет только внатяг, разгон – с небольшой пробуксовкой. Чувствуется легкая задержка в реакции автомобиля на поворот руля, поэтому скорость на «переставке» умеренная.

В остальном шины очень хорошие, сбалансированные. Конечно, не получаешь такого удовольствия, как от Nokian HKPL 4, но движение по заснеженным дорогам очень надежное. Единственный маленький недостаток – при движении по извилистой дороге в рыхлом снегу сочетание ряда действий водителя может привести к неожиданному заносу. При движении по глубокому снегу вперед идут вяло. Кажется, будто передние колеса упираются в снег и машина вот-вот встанет, зато назад выезжают очень уверенно.

Покрышки вплотную подошли к лидеру, Nokian HKPL 4. (Разрыв между лидерами с 75 баллов сократился до 20.) На льду даже немного опережают его по продольным сцепным свойствам, чуть уступая на снегу.

(+) Очень хорошие сцепные свойства на льду и снегу, хорошая проходимость, высокая топливная экономичность.

(–) Небольшие замечания по курсовой устойчивости на заснеженной дороге, плавности хода и шуму.

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

1-е место
Nokian Hakkapeliitta 4
Производитель – **Финляндия**



920,9 балла

- Максимальная скорость – T / 190 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 9,1 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество / выступание шипов – 110/1,5 мм
- Средняя цена – 4330 руб.*
- Соотношение цена/качество – 4,70

На заснеженной дороге в момент троганья зарываются, но затем резво разгоняют автомобиль – «чем больше газу, тем лучше». На льду предпочитают небольшую пробуксовку.

Хорошая устойчивость автомобиля при торможении, четко ощущается начало срабатывания ABS. В повороте возникает небольшой занос, практически не требующий корректировки (помогает управлению автомобилем). На дуге очень хорошо управляются и рулем и газом. На плотной снежной каше немного плавают, а рыхлый снег прорезают, как фреза.

Троганье, движение в глубоком снегу и выезд назад очень хороши. Шины жесткие, отслеживают все неровности дороги.

Прошлогодний лидер нашего теста устоял и на этот раз. Почти везде отлично или очень хорошо! Однако, учитывая, что над ближайшими конкурентами превосходство незначительное, шины необоснованно дорогие.

(+) Очень высокие сцепные свойства на снегу и льду, лучшее торможение на асфальте, отменная проходимость, высокая топливная экономичность.

(–) Оставляет желать лучшего уровень комфорта, курс на асфальте. Высокая цена.

Настоятельно рекомендуем для обледенелых, заснеженных и плохо очищенных дорог.

Тормозной путь (55 - 5 км/ч), м

на льду		Баллы	на снегу		Баллы
Nokian HKPL4	71,5	98,7	Nokian HKPL4	29,5	[illegible]
Michelin X-Ice North	70,6	100,0	Michelin X-Ice North	29,8	[illegible]
Pirelli Winter Carving	71,5	98,7	Pirelli Winter Carving	30,0	[illegible]
Toyo Observe G15 Plus	75,7	84,8	Toyo Observe G15 Plus	30,4	[illegible]
Medeo	83,3	81,4	Medeo	30,6	[illegible]
Kumho Izenwis KW-19	90,5	78,0	Kumho Izenwis KW-19	29,9	[illegible]
Amtel Nordmaster ST	115,8	61,0	Amtel Nordmaster ST	30,8	[illegible]
Toyo Observe GRG30	71,8	94,0	Toyo Observe GRG30	31,2	[illegible]
Michelin X-Ice	69,7	96,8	Michelin X-Ice	31,4	[illegible]
Bridgestone Revo 1	73,5	91,8	Bridgestone Revo 1	31,1	[illegible]
Nokian HKPL RSi	72,0	93,8	Nokian HKPL RSi	30,4	[illegible]
Yokohama Ice Guard	67,5	100,0	Yokohama Ice Guard	31,6	[illegible]
Goodyear UG7	119,4	56,5	Goodyear UG7	32,4	[illegible]
Pirelli Winter 190 Snow Sport	138,7	48,7	Pirelli Winter 190 Snow Sport	32,0	[illegible]
Rosava Winter Sprint	124,8	54,1	Rosava Winter Sprint	32,6	[illegible]
Коэффициент значимости		10			9

Время разгона (0 - 50 км/ч), с

на льду		Баллы	на снегу		Баллы
Nokian HKPL4	13,8	38,8	Nokian HKPL4	8,1	[illegible]
Michelin X-Ice North	13,4	40,0	Michelin X-Ice North	8,0	[illegible]
Pirelli Winter Carving	15,4	34,8	Pirelli Winter Carving	8,4	[illegible]
Toyo Observe G15 Plus	15,1	35,5	Toyo Observe G15 Plus	8,6	[illegible]
Medeo	16,4	32,7	Medeo	9,2	[illegible]
Kumho Izenwis KW-19	18,0	29,8	Kumho Izenwis KW-19	10,3	[illegible]
Amtel Nordmaster ST	23,6	22,7	Amtel Nordmaster ST	8,7	[illegible]
Toyo Observe GRG30	13,5	40,0	Toyo Observe GRG30	8,4	[illegible]
Michelin X-Ice	13,8	39,1	Michelin X-Ice	8,4	[illegible]
Bridgestone Revo 1	15,6	34,6	Bridgestone Revo 1	7,9	[illegible]
Nokian HKPL RSi	14,7	36,7	Nokian HKPL RSi	8,3	[illegible]
Yokohama Ice Guard	13,5	40,0	Yokohama Ice Guard	8,6	[illegible]
Goodyear UG7	19,6	27,6	Goodyear UG7	9,3	[illegible]
Pirelli Winter 190 Snow Sport	20,9	25,8	Pirelli Winter 190 Snow Sport	9,7	[illegible]
Rosava Winter Sprint	21,2	25,5	Rosava Winter Sprint	9,8	[illegible]
Коэффициент значимости		4			[illegible]

Время прохождения ледяного круга, с

внатяг		Баллы	с буксованием		Баллы
Nokian HKPL4	25,6	80,0	Nokian HKPL4	25,6	[illegible]
Michelin X-Ice North	25,7	79,8	Michelin X-Ice North	26,1	[illegible]
Pirelli Winter Carving	26,2	78,2	Pirelli Winter Carving	26,8	[illegible]
Toyo Observe G15 Plus	26,6	77,0	Toyo Observe G15 Plus	27,6	[illegible]
Medeo	27,4	74,7	Medeo	28,3	[illegible]
Kumho Izenwis KW-19	28,2	72,6	Kumho Izenwis KW-19	39,5	[illegible]
Amtel Nordmaster ST	31,8	64,4	Amtel Nordmaster ST	35,2	[illegible]
Toyo Observe GRG30	26,1	73,3	Toyo Observe GRG30	30,1	[illegible]
Michelin X-Ice	23,9	80,0	Michelin X-Ice	29,7	[illegible]
Bridgestone Revo 1	24,2	79,0	Bridgestone Revo 1	30,7	[illegible]
Nokian HKPL RSi	24,9	76,8	Nokian HKPL RSi	31,4	[illegible]
Yokohama Ice Guard	27,0	70,8	Yokohama Ice Guard	31,0	[illegible]
Goodyear UG7	29,5	64,8	Goodyear UG7	34,1	[illegible]
Pirelli Winter 190 Snow Sport	32,1	59,6	Pirelli Winter 190 Snow Sport	33,8	[illegible]
Rosava Winter Sprint	30,6	62,5	Rosava Winter Sprint	35,7	[illegible]
Коэффициент значимости		8			[illegible]

ШИНЫ НЕШИПОВАННЫЕ

8-е место
Rosava Winter Sprint
Производитель – **Украина**



712,2 балла

- Максимальная скорость – S / 180 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 10 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена – 1500 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,11
- У шинников есть понятие – шины для среднеевропейской зимы. Так вот, «Росава» – из этой категории. Чувствуется, что покрышки предназначены для теплой зимы с чистыми дорогами, но никак не для сугробов и гололеда.
- Троганье и разгон нестабильны и во многом зависят от состояния покрытия. На льду разгон очень слабый. Торможение на грани срабатывания ABS невозможно, эффективность его очень низкая. Впрочем, и на снегу сцепные свойства невысоки – при движении по заснеженной дороге рыскают.
- При входе в поворот замедленная реакция на действия рулем. Поворачивать нужно очень плавно. Существенно разное поведение автомобиля на различных покрытиях – между льдом и снегом или очень плотным снегом. Поведение в повороте непредсказуемо (снос-занос) – все зависит от того, что под колесами. Шины довольно шумные.
- Несмотря на последнее в нашем тесте место, эти шины лучшие по соотношению цена/качество.

(+) Хорошее торможение, неплохая курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Низкие сцепные свойства на льду, скромная проходимость, плохая курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

- **Рекомендуем только для хорошо очищенных асфальтовых дорог.**

7-е место
Pirelli Winter 190 Snow Sport
Производитель – **Германия**



773,1 балла

- Максимальная скорость – T / 190 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 8,5–9,0 мм
- Масса шины – 9 кг
- Особенности – асимметричный рисунок протектора
- Средняя цена – 2950 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,82
- Эти шины тоже из категории среднеевропейских – явно предназначены для асфальта, слякоти и когда совсем немного свежевыпавшего снега. На это же косвенно указывает довольно высокая (190 км/ч) разрешенная максимальная скорость. Вряд ли ее удастся реализовать на наших зимних дорогах, зато свой вклад в цену шины она, несомненно, внесла.
- Троганье и разгон автомобиля на снегу и льду затруднены, очень сложно подобрать тягу на ведущих колесах. При торможении рано начинает срабатывать ABS. В повороте возникает легкий занос. Начинают скользить очень рано и предпочитают снег льду. По глубокому снегу лучше идти внатяг, назад выезжают хорошо. Скругленное плечо шины существенно снижает ее способности выбираться из жесткой обледенелой колеи.
- При движении по заснеженной дороге плавают и затягиваются в глубокий снег. На асфальте курсовая устойчивость великолепная. Шум небольшой, по характеру гудящий.

(+) Лучшая курсовая устойчивость на асфальте, хорошая управляемость на зимних дорогах.

(–) Низкие сцепные свойства на льду, высокая жесткость, посредственное удобство управления.

- **Рекомендуем только для «черных» (очищенных) асфальтовых дорог.**

ШИНЫ НЕШИПОВАННЫЕ

6-е место Goodyear UltraGrip 7

Производитель – **Люксембург**



784 балла

- Максимальная скорость – H / 210 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 8,7 мм
- Масса шины – 8,5 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена – 3100 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,95
- Эти шины лидируют в подгруппе среднеевропейские нешипованные. Очень хороши на «черных» дорогах. На снегу и льду сцепные свойства лучше, чем у предыдущих, хотя отстают от первой пятерки.
- Исходя из наших критериев, применяемых к зимним шинам, цена, пожалуй, великовата.
- Троганье и разгон только на грани буксования. При движении по рыхлому снегу слегка затягиваются в сторону, где он более глубокий. Вялая реакция на поворот руля на льду и укатанном снегу. Поведение в повороте ровное, независимо от покрытия, однако при движении по ледяному кругу автомобиль норовит сорваться в довольно глубокий занос.
- Очень неуверенное движение в глубоком снегу. Назад выезжают неохотно и плохо выбираются из колеи – сказывается скругленное плечо. На асфальте, наоборот, очень хорошие реакции на рулевом колесе. Движение ровное, сцепные свойства высокие, лучшее торможение и невысокий расход топлива.

(+) Лучшее торможение и отличная курсовая устойчивость на асфальте, хорошая управляемость на зимних дорогах.

(–) Низкие сцепные свойства на снегу и льду, слабая проходимость.

Рекомендуем только для «черных» и слегка заснеженных дорог.

5-е место Yokohama Ice Guard

Производитель – **Япония**



860,4 балла

- Максимальная скорость – Q/ 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 8 мм
- Масса шины – 8,9 кг
- Средняя цена – 2450 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,85
- Шины для «белых» (заснеженных и обледенелых) дорог значительно оторвались от своих собратьев, ориентированных на зимний асфальт. Видимо, один из вариантов перевода их названия – борец со льдом или страж гололеда – вполне заслужен.
- Пусть шины и без шипов, однако могут разгоняться по льду и двигаться по кругу с уверенностью «шиповок», по торможению даже опережая их всех! Конечно, такое возможно лишь при морозе 10 градусов и ниже, однако заслуживает похвалы. Когда температура близка к нулю, шипованные шины свое отыграют.
- При троганье и разгоне не любят пробуксовки, при торможении плохая информативность, лучше тормозить «в пол». На заснеженной дороге шины пытаются съехать в рыхлый снег. В повороте реакция на поворот рулевого колеса вялая. Злоупотребление скоростью ведет к тому, что шины в повороте срываются в затянутые скольжения с последующим резким восстановлением.
- В глубоком снегу двигаются не так уверенно, как HKPL RSi. На асфальте хороши – и по торможению, и по курсовой устойчивости, и по комфорту.

(+) Лучшее торможение на льду, хорошая курсовая устойчивость на асфальте. Малошумные.

(–) Недостаточно информативное торможение.

Особо рекомендуем для очищенных и обледенелых дорог.

4-е место Nokian Hakkapeliitta RSi

Производитель – **Финляндия**

882,7 балла

- Максимальная скорость – R/ 170 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,1–9,3 мм
- Масса шины – 8,6 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена – 5178 руб.
- Соотношение цена/качество – 5,87
- Откровенно снеговые шины – лучшие по продольным сцепным свойствам на снегу, проходимости, очень хороши на «переставке». Впрочем, и на льду ведут себя неплохо, хотя не столь уверенно. Разница в поведении на льду и снегу заметна – в ледяном повороте автомобиль поскальзывается раньше, чем в снежном.
- При движении по ледяному кругу длительные скольжения компенсируются только снижением скорости – одним только рулем вытащить машину из заноса не удается. Курсовая устойчивость очень хорошая, особенно на заснеженной дороге.
- Комфорт невысок – очень жесткие.
- Вместе с тем покрышки неоправданно дороги – по соотношению цена/качество они в два раза уступают лидеру теста Toyo. Более того, эта нешипованная «Нокиан» оказалась существенно дороже лидера «шиповок» HKPL 4.

(+) Лучшие сцепные свойства на снегу, отличная курсовая устойчивость на заснеженной дороге, очень хорошая проходимость, высокая топливная экономичность.

(–) Слабое торможение на асфальте, скромный уровень комфорта, высокая цена и, как следствие, самое неудачное соотношение цена/качество.

Особо рекомендуем для заснеженных, плохо очищенных дорог и глубокого снега.

3-е место Bridgestone Revo 1

Производитель – **Япония**



887,9 балла

- Максимальная скорость – Q/ 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,0–9,4 мм
- Масса шины – 8,8 кг
- Средняя цена – 3250 руб.*
- Соотношение цена/качество – 3,66
- Эта «снеговая» новинка от Bridgestone совсем немного, но обыграла «снегоходы» RSi. Не любят пробуксовки при троганье и разгоне. Хорошая начальная реакция на поворот руля, на льду придает автомобилю склонность к заносу, правда, он не страшный – самовосстанавливающийся, если не провоцировать его развитие. При движении по снегу небольшая задержка на поворот руля.
- В глубоком снегу движется не так уверенно, как RSi, не любит чрезмерного буксования. Небольшие замечания к курсовой устойчивости на заснеженной дороге – следствие ненаправленного рисунка протектора. Зато на асфальте устойчивость вполне хорошая. Торможение среднее.
- Глубокий рисунок протектора обещает продолжительное сохранение «снегоходных» свойств шины, поэтому ожидаемый срок службы в качестве зимних составит, видимо, не один сезон.
- Комфорт, экономичность – на очень высоком уровне, к тому же у шин низкий коэффициент сопротивления качению.

(+) Хорошие сцепные свойства на снегу, высокие топливная экономичность и комфорт.

(–) Скромные сцепные свойства на льду, небольшие замечания по курсовой устойчивости на заснеженной дороге и проходимости.

Особо рекомендуем для любых зимних, особенно заснеженных, дорог и почитателей комфортной езды.

*Цена, рекомендованная производителем.

1–2-е место
Michelin X-Ice
Производитель – **Испания**



905,5 балла

- Максимальная скорость – Q/ 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 8,7 мм
- Масса шины – 8,9 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена – 3200 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,53
- В отличие от «ледовой» «Йокогамы», «снеговых» «Нокиан» и «Бриджстоуна», эти шины одинаково уверенно ведут себя и на асфальте, и на льду, и на снегу.
- По троганью и разгону похожи на Bridgestone Revo 1 – требуют аккуратно дозировать тягу на колесах. На льду затруднен момент троганья – необходимо четко работать газом и сцеплением.
- Во время управления автомобилем ощущаешь легкую недостаточную поворачиваемость. Преобладает снос, который легко компенсируется. Хорошие реакции на поворот руля, вкручивается в поворот добавлением газа.
- По заснеженной дороге совсем немного рыскают, но это не мешает управлению. При постоянной скорости кажется, будто передние колеса упираются в снег. С добавлением газа идут ровнее. В глубоком снегу предпочитают пробуксовку. Хорошо выезжают назад.
- На асфальте все без замечаний, за исключением скромного торможения. Курсовая устойчивость и комфорт на высоте.
- Формально этот «Мишлен» делит 1-е и 2-е места с «Тойо», однако при меньшей массе и направленном рисунке он на втором месте, поскольку дороже.

(+) Очень хорошие сцепные свойства на снегу, высокая топливная экономичность.

(−) Не самое лучшее торможение на асфальте.

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

1–2-е место
Toyo Observe GRG30
Производитель – **Япония**



905,5 балла

- Максимальная скорость – Q/ 160 км/ч
- Глубина рисунка протектора – 9,0–9,2 мм
- Масса шины – 9,3 кг
- Средняя цена – 2650 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,93
- Несмотря на одинаковые баллы с «Мишленом», «Тойо» мы расположили чуть выше – более низкая цена, а также лучшее соотношение цена/качество. Равноценная по очкам, «Тойо» отличается от «Мишлена» характером. Кстати, показатель цена/качество 2,93 для импортных шин сам по себе очень неплохой, а здесь это удалось лидеру теста.
- Очень хорошее троганье автомобиля, но при разгоне приходится четко дозировать степень пробуксовки. Автомобиль, обутый в «Тойо», отлично слушается руля, причем на снегу лучше, чем на льду. Хорошо входит в поворот с добавлением газа. Проходимость очень высокая. Езда на таких шинах доставляет удовольствие, кажется, они способны преодолеть любые сугробы.
- Слабое место шин – торможение на асфальте. К тому же есть некоторые замечания по курсовой устойчивости – видимо, и здесь «виноват» ненаправленный рисунок. Комфорт – на очень высоком уровне, шины тихие и мягкие, при этом весьма экономичные.

(+) Очень хорошие продольные сцепные свойства на снегу и льду, высокий уровень комфорта, отменные управляемость и проходимость.

(−) Слабое торможение на асфальте, незначительные замечания по курсовой устойчивости.

Настоятельно рекомендуем для плохо очищенных дорог и глубокого снега, любителям комфорта и активного стиля управления автомобилем.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК (баллы)

Шины	Управляемость автомобиля на скользкой дороге	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость в глубоком снегу	Сумма
		тормозами	разгоном	шум	плавность хода	на заснеженной дороге	на асфальте		
Nokian HKPL 4	9* / 72	8 / 24	9 / 36	6 / 18	6 / 24	9 / 36	7 / 42	9 / 72	324
Michelin X-Ice North	8 / 64	8 / 24	8 / 32	7 / 21	7 / 28	7 / 28	8 / 48	8 / 64	309
Pirelli Winter Carving	8 / 64	7 / 21	8 / 32	7 / 21	5 / 20	8 / 32	9 / 54	8 / 64	308
Toyo Observe G15 Plus	6 / 48	7 / 21	6 / 24	6 / 18	7 / 28	7 / 28	7 / 42	4 / 32	241
Medeo	5 / 40	6 / 18	5 / 20	5 / 15	7 / 28	6 / 24	5 / 30	7 / 56	231
Kumho Izenwis KW-19	6 / 48	6 / 18	6 / 24	5 / 15	5 / 20	6 / 24	7 / 42	6 / 48	239
Amtel Nordmaster ST	6 / 48	5 / 15	5 / 20	8 / 24	8 / 32	6 / 24	6 / 36	6 / 48	247
Toyo Observe GRG30	9 / 72	8 / 24	8 / 32	9 / 27	9 / 36	7 / 28	7 / 42	9 / 72	333
Michelin X-Ice	8 / 64	8 / 24	8 / 32	8 / 24	8 / 32	8 / 32	8 / 48	8 / 64	320
Bridgestone Revo 1	8 / 64	7 / 21	8 / 32	9 / 27	9 / 36	7 / 28	8 / 48	7 / 56	312
Nokian HKPL RSi	7 / 56	8 / 24	7 / 28	7 / 21	6 / 24	9 / 36	8 / 48	9 / 72	309
Yokohama Ice Guard	7 / 56	6 / 18	7 / 28	8 / 24	7 / 28	7 / 28	8 / 48	7 / 56	286
Goodyear UG7	8 / 64	7 / 21	6 / 24	7 / 21	7 / 28	7 / 28	9 / 54	6 / 48	288
Pirelli Winter 190 Snow Sport	8 / 64	5 / 15	6 / 24	7 / 21	6 / 24	7 / 28	10 / 60	7 / 56	292
Rosava Winter Sprint	6 / 48	5 / 15	5 / 20	6 / 18	7 / 28	5 / 20	7 / 42	6 / 48	239
Коэффициент значимости	**8**	**3**	**4**	**3**	**4**	**4**	**6**	**8**	

Вверху – оценка, внизу – баллы с учетом коэффициента значимости.

ктивно, сближаются и выравниваются, различия остаются лишь в характерах.

Отдельной группой, пусть и более скромной, выступили шины для малоснежной среднеевропейской зимы, ориентированные в первую очередь на чистые от снега дороги. Впору вводить еще одну номинацию, хотя провести четкую грань между шинами для «черных» и «белых» дорог невозможно.

Соотношение цена/качество получено делением цены шины в рублях на набранные в нашем тесте баллы. □

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий Павлов, Андрей Образумов, Евгений Ларин, Антон Мишин, Антон Ананьев, Дмитрий Девятов и Юрий Курочкин.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», «АВТОФУТУРУ» (СПБ) и шинные компании «АМТЕЛ», «БРИДЖСТОУН», «ГУДЬИР», «КОНТИНЕНТАЛЬ», «МИШЛЕН», «МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», «НИЖНЕКАМСКШИНА», «НОКИАН», «ПИРЕЛЛИ», ЗАО «РОСАВА», а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

Расход топлива на V передаче, л/100 км

Шины	120 км/ч	Баллы	90 км/ч	Баллы
Nokian HKPL4	8,3	10,0	6,6	9,9
Michelin X-Ice North	8,3	10,0	6,5	10,0
Pirelli Winter Carving	8,3	10,0	6,8	9,6
Toyo Observe G15 Plus	8,5	9,8	6,8	9,6
Medeo	8,7	9,5	7,0	9,3
Kumho Izenwis KW-19	8,4	9,9	6,7	9,7
Amtel Nordmaster ST	8,4	9,9	6,8	9,6
Toyo Observe GRG30	8,2	9,9	6,5	10,0
Michelin X-Ice	8,1	10,0	6,5	10,0
Bridgestone Revo 1	8,2	9,9	6,5	10,0
Nokian HKPL RSi	8,2	9,9	6,5	10,0
Yokohama Ice Guard	8,3	9,8	6,6	9,9
Goodyear UG7	8,3	9,8	6,5	10,0
Pirelli Winter 190 Snow Sport	8,3	9,8	6,7	9,7
Rosava Winter Sprint	8,5	9,5	6,6	9,6
Коэффициент значимости		1		1

Скорость при «переставке», км/ч

Шины	плотный снег	Баллы
Nokian HKPL4	43,9	70,0
Michelin X-Ice North	42,4	67,6
Pirelli Winter Carving	41,3	65,9
Toyo Observe G15 Plus	43,5	69,4
Medeo	43,4	69,2
Kumho Izenwis KW-19	38,6	61,5
Amtel Nordmaster ST	42,8	68,3
Toyo Observe GRG30	39,7	66,8
Michelin X-Ice	41,1	69,2
Bridgestone Revo 1	41,6	70,0
Nokian HKPL RSi	41,1	69,2
Yokohama Ice Guard	40,1	67,5
Goodyear UG7	35,2	59,2
Pirelli Winter 190 Snow Sport	38,8	65,3
Rosava Winter Sprint	31,1	52,4
Коэффициент значимости		7

Тормозной путь (65 - 5 км/ч), м

Шины	асфальт	Баллы
Nokian HKPL4	19,2	80,0
Michelin X-Ice North	20,0	76,8
Pirelli Winter Carving	23,2	66,2
Toyo Observe G15 Plus	19,5	78,8
Medeo	19,5	78,8
Kumho Izenwis KW-19	20,0	76,8
Amtel Nordmaster ST	19,4	79,1
Toyo Observe GRG30	20,7	74,2
Michelin X-Ice	20,3	75,7
Bridgestone Revo 1	20,4	75,3
Nokian HKPL RSi	20,9	73,[illegible]
Yokohama Ice Guard	20,1	76,4
Goodyear UG7	19,2	80,0
Pirelli Winter 190 Snow Sport	20,8	73,8
Rosava Winter Sprint	20,0	76,8
Коэффициент значимости		1

С ЧИСТЫМ СЕРДЦЕМ!

Михаил Васильев

Говорят, каков автомобиль, таков и его владелец. Продолжая эту мысль, приходишь к выводу, что если машина сверкает, а в салоне ни пылинки и приятно пахнет елочкой, то хозяин – честолюбивый, аккуратный человек, на которого можно положиться. И все же для полноты картины так и тянет приподнять крышку капота! А вдруг там трава растет...

Помыть моторный отсек стоит по московским расценкам примерно 300 рублей, и тут каждый решает для себя: довериться ли умелым рукам мойщиков или купить рублей за 100 специальное средство и аккуратненько, чтоб вода не попала на электрику, заняться очищением «сердца», «души» и прочих металлических органов подкапотного пространства.

Если вы все-таки предпочтете второй вариант, то при выборе моющего средства от ассортимента может закружиться голова. Для экспертизы, которую мы провели в НИЦБЫТХИМ, закупили 24 различных наименований очистителей двигателя – и это только самые распространенные! Чтобы было легче в них разобраться, средства разделили по способу нанесения на три группы: спреи-аэрозоли, пенные и триггерные.

Испытания проводились таким образом: на металлическую обезжиренную пластинку наносили загрязнитель – «адскую» смесь из отработки, сажи, гари, солидола и песка. Затем грязную пластину приближали к «полевым условиям» – поджаривали в термошкафу, чтобы грязь была похожа на настоящую. Вот теперь есть что почистить: каждую пластинку обрабатывали очистителем. Наносили его на горячую или холодную поверхность – согласно инструкции на упаковке. Препараты триггерного нанесения, по причине невысокой активности, явно требовали дополнительного вмешательства извне, но эксперты это делали,

АЭРОЗОЛЬНЫЕ ОЧИСТИТЕЛИ

1. Audi
Изготовитель – **Германия**



■ Ориентировочная цена – 290 руб.

■ Носитель громкого имени не посрамил славную марку – его характеризуют 100%-ная эффективность и... очень высокая цена.

2. Jet Go
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 80 руб.

■ Эффективность 94% – хороший показатель. Невысокая цена и большой объем баллона – дополнительные аргументы «за».

3. Kangaroo
Изготовитель – **Корея**



■ Ориентировочная цена – 135 руб.

■ Эффективный на 100% препарат при невысокой цене – да к тому же баллон золотого цвета... Хоть на день рождения дари!

4. Liqui Moly
Изготовитель – **Германия**



■ Ориентировочная цена – 190 руб.

■ Еще один представитель немецкой эффективности – вновь 100%! И вновь дороговато – что делать?

5. Permatex
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ До максимальной эффективности не хватает всего-то 4%. Отличный результат при нормальной цене.

6. SCT
Изготовитель – **Германия**



■ Ориентировочная цена – 83 руб.

■ Хороший показатель: 83% – прямо как цена. Возможно, что от этого бренда ждали «максимума», но не забывайте про цену.

7. Simoniz
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 100 руб.

■ Эффективность – 100%, что еще говорить? И цена радует, и чистит хорошо, и американцем себя почувствовать можно....

8. Sonax
Изготовитель – **Германия**



■ Ориентировочная цена – 200 руб.

■ В комплекте с баллончиком идут два распылителя. Вновь у «немцев» 100%-ная эффективность.

9. STP
Изготовитель – **ЕС**



■ Ориентировочная цена – 160 руб.

■ Хотя препарат и имеет эффективность 100%, его есть за что пожурить: а где перевод на русском языке?

10. Wesco
Изготовитель – **Польша**



■ Ориентировочная цена – 100 руб.

■ По цене и эффективность: 100 рублей – 100%. Хорошее сочетание. Вопросов нет – можно покупать и пользоваться.

11. АВТО лидер
Изготовитель – **Россия**



■ Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Желтый цвет привлекает внимание, а 100%-ная эффективность и невысокая цена многократно усиливают интерес к препарату.

12. АГАТ
Изготовитель – **Россия**



■ Ориентировочная цена – 45 руб.

■ Из этого «соотечественника» удалось выжать только 77% – не густо, конечно, но в общем ничего. Он же дешевенький…

13. ВЭЛВ
Изготовитель – **Россия**



■ Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Эффективность – 90%. Цена – невысокая, очищающие свойства – хорошие, название – загадочное…

14. «Элтранс»
Изготовитель – **Россия**



■ Ориентировочная цена – 40 руб.

■ Прилагается трубочка – можно аккуратно доставить очиститель со 100%-ной эффективностью к нужной детали. Понравилось.

ПЕННЫЕ ОЧИСТИТЕЛИ

1. ER
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 140 руб.

■ Пенный препарат имеет 100%-ную эффективность и, по словам производителя, идеально подходит для предпродажной подготовки. С этим трудно поспорить.

2. GUNK
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 100 руб.

■ Не самый выдающийся результат продемонстрировал гость с «дикого Запада» – всего-то 61% эффективности. На фоне других – как-то «не очень»…

3. Hi-Gear
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 120 руб.

■ Отличный результат – препарат забрал все 100% грязи. Прочитав агитматериал на обратной стороне баночки, хочется скорее бежать мыть двигатель.

4. Kerry
Изготовитель – **не указан**



■ Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Эффективность препарата можно оценить как хорошую, причем ближе к отличной – 93%. Неплохо – а с учетом цены просто очень хорошо!

5. Prestone
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 125 руб.

■ Довольно низкий показатель эффективности – 57%. На «безрыбье» было бы ничего, но у нас есть выбор…

6. Step Up
Изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 120 руб.

■ Эффективность – 86%. Хороший показатель, средняя цена, но до лидеров далековато: у них в активе 100%...

только когда того требовала инструкция. Эффективность действия оценивали в процентах. Договорились, что оценка в 100% присуждается лишь тем средствам, при нанесении которых грязь исчезает буквально на глазах – практически мгновенно. От 95 до 100% – отличный результат, от 80 до 95% – хороший, а от 60 до 80% – нормальный. Все остальное – низкий.

Результаты испытаний – перед вами: выбирайте...

И, наконец, последнее: не забывайте о природе, не мойте двигатель вблизи лесов и водоемов! Экология – это жизнь! □

Номинация	
Номинация «Лучший аэрозольный очиститель»	Audi, Kangaroo, Liqui Moly, Simoniz, Sonax.
Номинация «Лучший пенный очиститель»	ER, Hi-Gear.
Номинация «Лучший триггерный очиститель»	Turtle wax.

ТРИГГЕРНЫЕ ОЧИСТИТЕЛИ

1. NDT
Изготовитель – **Россия**



■ Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Невысокая эффективность – только 40%. Недорого, конечно, но хочется большего – даже за небольшие деньги.

2. Pingo
Изготовитель – **Германия**



■ Ориентировочная цена – 200 руб.

■ Самая высокая цена в этой группе, а эффективность – только 21%. Немецкая машина тоже дает сбой…

3. Shell
Изготовитель – **Польша**



■ Ориентировочная цена – 125 руб.

■ Похоже, этому препарату не помогло бы и дополнительное вмешательство. Эффективность – 12%: увы…

4. Turtle wax
Изготовитель – **Англия**



■ Ориентировочная цена – 175 руб.

■ На упаковке написано – вотрите средство в застарелую грязь с помощью старой малярной кисти. Итоговая эффективность – 76%.



ПРЕДЗИМНИЕ СМОТРИНЫ

Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов

Смена сезонов – это всегда всплеск читательского интереса к «шинной теме». Что купить на зиму? И надо ли? Отечественный рынок предлагает известные, проверенные временем изделия с набором определенных качеств и свойств, но всегда хочется чего-то новенького. Самого-самого! Подогревают интерес и производители – осваивают новые технологии, знакомят с модными рисунками протектора, доводят до совершенства свою известную продукцию. Да и зимы пошли такие, что в октябре-ноябре не всегда угадаешь, какие покрышки выбрать.

Отдадим должное автомобилистам – они становятся все более информированными, весьма четко формулируют свои требования к зимней резине. Среди них уже есть «профи» – приверженцы тех или иных марок, вариантов с шипами или без них. Но при всем этом, для очень многих поход в шинный магазин – своего рода испытание. Как тут не растеряться, когда порой специалисты путаются в особенностях тех или иных моделей, а ценовые диапазоны заставляют долго чесать в затылке.

Мы попробуем помочь разобраться в особенностях зимней резины, определиться с основными ее приоритетами. Причем, как и в предыдущем эксперименте (ЗР, 2005, № 3), не станем ограничиваться зимними покрышками – для наглядности и по другим причинам присовокупим к ним летние и всесезонные. Но начнем, конечно, с тех, что предна-значены для наступающего сезона.

ЗИМНЯЯ ЕВРОПЕЙСКАЯ

Эти покрышки весьма широко предста-влены на отечественном рынке. Они ча-стые гости рекламных роликов, иногда даже наряду с зимними шинами для се-верных стран. Их характерные призна-ки: скругленная (как на летних шинах) боковина, развитый, хорошо отводящий воду и, как правило, направленный про-тектор. Глубина его невелика – 8–8, мм, поскольку шина призвана хорошо «работать» не только на льду и снегу, н и на асфальте. Что еще? Разумеется, ла-мели (небольшие зигзагообразные про


Летняя.


Всесезонная.


Зимняя европейская.


Зимняя «скандинавская».


Зимняя ⚠.

рези), которые, деформируясь в пятне контакта, увеличивают сцепные свойства на скользких покрытиях. Остальное – конструкция и рецептура резиновой смеси – ноу-хау производителей.

В наибольшей мере именно смесь определяет шинам температурные диапазоны, а потребителю остается ориентироваться в этом по кратким надписям или по криптограммам на боковинах покрышек. Наиболее популярно сочетание M+S (грязь+ снег) или набор символов с приоритетами оптимального использования изделия в то или иное время года. Европейская зима – это в основном дожди и околонулевые температуры, поэтому и «зимние европейские» «заряжены» на такую погоду.

А что же настоящей зимой? На первый взгляд, тоже неплохо, по крайней мере на укатанном снегу. На этом покрытии автомобиль, одетый в такую резину, понятен, его реакции хорошо прогнозируемы. Конечно, ощущаешь, что запас сцепных свойств маловат – машина склонна к ранней блокировке колес, активному буксованию при разгоне. Тем не менее результаты стабильны, что позволяет говорить об определенных «зимних» способностях шины.

Лед и рыхлый снег вносят свои коррективы. На них, например, наша подопытная «десятка» надолго «зависает» в плохо управляемых скольжениях. От добротного ее поведения не остается и следа. Автомобиль неважнецки тормозит, плохо раз-

Колеса заблокированы, но автомобиль еще долго будет скользить вдоль размеченного коридора.

гоняется и управляется. В сугробах застревает легко и надолго. В общем, чувствуется, что для настоящей зимы эти шины приспособлены так себе, на троечку.

ЗИМНЯЯ НЕШИПОВАННАЯ

Этот продукт, предназначенный для северных стран, пожалуй, самый сложный компромисс. С одной стороны, шина должна обладать очень эластичным протектором, «липнущим» ко всему снежному и ледяному, а с другой – уметь ездить по асфальту, хотя бы влажному. Задачка не из легких – идеального решения у нее нет до сих пор.

В зимнем активе покрышки (ее еще называют «фрикционной») крупный «шашечный» протектор глубиной до 10 мм. Он бывает направленным или симметричным, но почти во всех случаях заканчивается острой кромкой, способной лучше «врезаться» в снег под действием боковых сил. Ламелей здесь гораздо больше, и они представляют сложные комбинации из зигзагообразных надрезов, которые цепляются за микронеровности дорожного полотна. Одно из основных требований к рисунку протектора – способность к самоочищению.

Рецепты резиновых смесей подбираются здесь уже так, чтобы шина не теряла эластичности при низких температурах. Естественно, в сложных конструкциях приоритеты варьируются. Например, одна шина дружит со снегом и льдом, другая увереннее ведет себя на асфальте. Компромисс найти трудно, зачастую при проектировании учитывают даже наличие на современных автомобилях ABS и систем противоскольжения.

В нашем конкретном случае «фрикционка» была откровенно плохо приспособлена к летним покрытиям. Зато попав в родную стихию, сразу воспряла духом. Особенно ей по нраву снег во всех его проявлениях. Автомобиль демонстрирует прекрасную проходимость и надежный контакт с дорогой. На этих покрышках он сразу обрел свое «я», позволил четко рассчитывать тормозной путь, эффективно разгоняться и легко управ-

Замеры разгонных способностей.



Управляемость – самая эмоциональная часть испытаний.









Время прохождения закрытой трассы, с

Летняя	133
Всесезонная	116
Зимняя европейская	108
Зимняя	106
Зимняя Ш	104

лять боковыми скольжениями. Минус один – рысканье на высокой скорости.

Тем не менее на льду не все идеально. Конечно, с «европейской» не сравнить – шина гораздо стабильнее, но автомобиль довольно резко срывается в скольжение, дольше «думает» при коррекции. Водитель должен очень тонко чувствовать грань между «едет» и «не едет», особенно в быстрых поворотах. Кажется, только что на снегу «десятка» была под полным контролем, а попал на лед – и заскользил, с трудом удерживая машину. Словом, все бы хорошо, но есть проблемы в поведении.

ЗИМНЯЯ ШИПОВАННАЯ

На первый взгляд, шина очень похожа на «фрикционку»: крупный протектор, ламели, острая кромка. Однако конструктивно она иная и тоже довольно сложная.

Если присмотреться внимательнее, увидишь, что ламелей здесь меньше, протектор, как правило, жестче и, если можно так сказать, «мясистее». Все это в угоду их величеству шипам, ради которых создатели идут на всевозможные ухищрения. Ведь шину мало ошиповать, надо эти «железки» надежно зафиксировать в протекторе, сохранив при этом его эластичность. Отсюда всевозможные конструкторские изыски: разные по твердости резиновые смеси (верхний слой мягкий, нижний – жесткий), специальные прокладки-подушечки, демпфирующие пиковые нагрузки в пятне контакта. И еще много такого, что позволяет шипам иметь строгую ориентацию и в то же время надежно работать в чрезвычайно жестких условиях.

Естественно, компромиссных решений здесь немало, поэтому производители не одобряют эксплуатацию шин, предназначенных для ошиповки, без шипов. Став менее эластичными, они просто не смогут обеспечить стабильные сцепные свойства, например, на льду. Зато на асфальте на этих покрышках чувствуешь себя заметно увереннее, что и подтвердили наши предыдущие испытания.

Многие склонны считать: шипованная покрышка на зимней дороге панацея от всех бед. Дескать, проедешь где хочешь и как хочешь. Так ли это? Действительно, поведение нашего автомобиля стало увереннее. На извилистом серпантине машина точнее в управлении и заметно активнее, она охотнее реагирует на команды водителя, прощает ошибки, а главное – не боится льда. При малейшей возможности шина прямо-та-

Для оценки проходимости важно угадать глубину покрова.

ки вгрызается в его зеркальную поверхность, сохраняя заданную траекторию движения. Однозначно за «шипы» и результаты торможений, особенно на льду. Отполированный до блеска предыдущими испытаниями, он вдруг словно стал шершавым – настолько велика разница в замерах. Конечно 70 метров тормозного пути всего-то с 50 км/ч впечатляют, но без шипов было куда страшнее.

А на снегу преимущества «зубастых» минимальны. Шипы здесь почти не работают, и основная нагрузка ложится на протектор. Он прекрасно справляется со своими задачами, но кое-где чувствуешь, что более мягкая «фрикционка» может дать фору. Например, в проходимости. На ней автомобиль буксовал, но ехал, сейчас же приходится аккуратничать. Чуть резче тронулся, «прорезал» шипами глубокую канавку – приходится давать задний ход. Так что, хотя в целом поведение машины лучше, остается открытым вопрос: проедешь – не проедешь?

ВСЕСЕЗОННАЯ

Откровенно говоря, на основании полученных результатов сложно охарактеризовать ее особенности. Быть слугой четырех сезонов ох как непросто. Тут впору обсуждать не комплекс свойств, а лишь отдельные, позволяющие судить о тех или иных возможностях.

В принципе по конструкции и внешним данным шина ближе к летней, нежели к остальным. Скругленная боковина, обычный протектор, чуть суровее рассеченный продольными и поперечными насечками. Возможно, вся хитрость в составе резиновой смеси – не зря же здесь надпись «All seasons» на боковине. Все это обнадеживает и пугает одновременно.

Определенные «зимние» задатки во «всесезонке» все же присутствуют. На снегу автомобиль тормозит и разгоняется, демонстрируя результаты, сравнимые с «европейкой». Уже неплохо. Однако, даже в сравнении с последней, поведение машины здорово изменилось. Она словно «всплывает» на рыхлом снегу, норовит уйти в сторону в самом безобидном повороте. И если европейская зимняя шина обеспечивала хоть какую-то стабильность в движении, то эта – только разгоняется и тормозит. Поворачивать – ни в какую. Похоже, ее продольные сцепные свойства возобладали над поперечными. Да и о проходимости говорить особенно не приходится.

На льду ситуация вовсе становится критической – размеченного под торможение участка едва хватает для полной остановки. Нет, пожалуй, если вспомнить предыдущие эксперименты, эта шина – ни то ни се.

ЛЕТНЯЯ

Окаменевшая от легкого бодрящего морозца, она честно выполнила свой долг, пройдя все виды зимних испытаний. Автомобиль отказывался разгоняться, тормозить, улетал в сугробы, вертелся волч-



ком на льду. И все это для того, чтобы казать: летняя шина зимой – еще стр нее, чем зимняя летом. Какие-либо ментарии здесь излишни. Достат просто взглянуть на цифры и воз ность круглогодичной езды (дескать аккуратненько) отпадет сама собой.

ПРИОРИТЕТ ВЫБОРА

Ну с «профи» все понятно. Они наве ка с чем-то согласятся, подвергнув тике отдельные результаты. Как бы тальным?

Во всех случаях на зимних шин стоит экономить. Шипы или нет шать самому: надо просто предста достоинства и недостатки тех и др Важно, чтобы зимняя шина была но зимней, то есть специально ной для «северных широт», к коим сятся многие регионы России. в этом случае она обеспечивает ста ность на скользких покрытиях.

Остальные – в большей или мен степени компромисс. Если европе зимняя покрышка лишь иногда тр специальных навыков вождения, мер, на льду, то другие на скольз роге коварны в большинстве ж ных ситуаций.

НИ БОГУ СВЕЧКА, НИ ЧЕРТУ КОЧЕРГА…

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Начальник вернулся из гарантийки не в духе.

– Объясните, на кой мне заменили свечи? – начал он с места в карьер. – Пробоя не видно, электрод – как новенький: им еще ходить и ходить! Правда, изоляторы немного странные, но все равно – за что с меня слупили деньги? Проверьте! Вы же экспертизу собирались проводить…

СВЕЧИ И РУССКИЕ ШАШКИ

Свечи зажигания… Все просто и понятно – с XIX века особых изменений они не претерпели. Поэтому скептики и заявляют, что на работу двигателя они особо не влияют – если, конечно, речь не об откровенном браке. И делят все свечи на две большие группы – дешевые и «крутые» или «наши» и «ненашенские».

Если ограничиться простейшими проверками типа «искрит – не искрит», то скептики абсолютно правы – все свечки одинаковые. А если копнуть чуть глубже и постараться выяснить, как проявит себя с разными комплектами свечей один и тот же карбюраторный «восьмерочный» двигатель, то получится, что ничего-то мы про свечи не знаем…

Проверка 27 комплектов «восьмерочных» свечей была похожа на игру в русские шашки – казалось бы, все примитивно, но одинаковые, на первый взгляд, «фитюльки» неожиданно порождали «из ничего» совершенно немыслимые комбинации – с жертвами качества и матовыми финалами. Их беглое описание разместилось на… 85 страницах официального протокола – такой экспертизы у нас еще не было!

Лучший вариант искры – яркая, белая, стабильная.

Работа растянулась на две серии – назовем их безмоторной и моторной. При этом, чтобы создать итоговую «табель о рангах», мы применили пятибалльную оценку качества свечей. Каждому виду испытаний присваивался свой весовой параметр (коэффициент) – чем важнее измеряемая величина, тем он выше. При этом на каждом этапе результат лучшего изделия – не важно, в миллиметрах он или в омах – приравнивался к 5 баллам, а худшего – к 1 баллу. Остальные, естественно, довольствовались промежуточными значениями. В итоге все без исключения испытания оценены нами по единой балльной шкале.

1. Bosch Platinum WR 7 DP

Заявленный изготовитель – **Германия**



4,53 балла

- Ориентировочная цена – 400 руб.
- Немецкие одноэлектродные свечи с резистором однозначно заслужили первое место. Но имейте в виду – их делали «под Европу»! Первая же встреча с дрянным бензином (читай – с марганцем или ферроценом!) легко может их погубить. То же относится к моторам, «кушающим» масло, – тонкий электрод это не переживет! **Наше мнение: покупкой довольны.**

2. NGK V-line BPR 6E

Заявленный изготовитель – **Япония**



4,30 балла

- Ориентировочная цена – 270 руб.
- С «Эн-Джи-Кэй» будьте осторожны – количество «левых» свечей этого бренда очень велико. Нам повезло: попались настоящие – одноэлектродные, с резистором и микрофоркамерой – это V-образная выемка на центральном электроде. На «китайцах» она зачастую ориентирована не вдоль центрального электрода, а «от фонаря»… **Наше мнение: покупкой довольны.**

3. Bosch Cu-Electrode WR 7 DC

Заявленный изготовитель – **Германия**



4,19 балла

- Ориентировочная цена – 230 руб.
- Можно смело покупать – эти одноэлектродные свечи с встроенным резистором своих денег более чем стоят. Именно про такие изделия обычно говорят – настоящее немецкое качество. Высшие баллы за стабильность зазора и за моторные показатели в аварийном режиме работы. Никаких претензий нет. **Наше мнение: покупкой довольны.**

4. Bosch Super 4 WR78

Заявленный изготовитель – **Германия**

3,89 балла

- Ориентировочная цена – 590 руб.
- Четырехэлектродные резисторные свечи в целом понравились – дороговато, но на таких свечах, как говорится, стоит ездить. Заметим, что аналогичные изделия с той же маркировкой, но в другой упаковке (см. № 9) повели себя несколько хуже. **Наше мнение: покупкой довольны.**

5. Beru ultra Z20 14 R 7DU

Заявленный изготовитель – **Германия**



3,86 балла

- Ориентировочная цена – 200 руб.
- Хорошие одноэлектродные резисторные свечи! Превосходно держат давление в барокамере, а по искрообразованию их можно брать за эталон. Но явно делались не для ВАЗ, а просто подбирали по аналогам – причем не лучшим образом. Отсюда и не самые хорошие показатели. **Наше мнение: покупкой довольны.**

6. ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВР

Заявленный изготовитель – **Россия**



3,84 балла

- Ориентировочная цена – 85 руб.
- Дешевенькие одноэлектродные свечи с резистором – в целом неплохие. Искра не ахти какая стабильная, с пропусками вспышек; герметичность у одной свечи плохая... Однако за 85 «рэ» все это можно простить. Большого ресурса при таком бюджете ожидать не приходится. **Наше мнение: покупкой довольны.**

7. Champion RN9YCC

Заявленный изготовитель – **ЕЭС**



3,73 балла

- Ориентировочная цена – 450 руб.
- Все бы ничего, но как-то неоднозначно. Сопротивление в одной из свечей вдвое больше, чем у остальных, – это как? И герметичность у нее так себе. А под конец, после испытаний на самоочистку, вообще сломалась: изолятор – пополам... В то же время отметим, что искры – понравились. Ладно, не будем цепляться. **Наше мнение: покупкой довольны.**

8. Plazmofor А17 ДВТМ

Заявленный изготовитель – **Украина**



3,69 балла

- Ориентировочная цена – 140 руб.
- Трехэлектродные свечи без встроенных резисторов выступили успешно – стабильный белый разряд, нормальная герметичность. Само собой, три электрода обещают неплохие ресурсные показатели. Можно посетовать на полную чехарду с зазорами – разброд и шатание, но в общем понравились: своих денег стоят. **Наше мнение: покупкой довольны.**

9. Bosch Super 4 WR78

Заявленный изготовитель – **Германия**



3,62 балла

- Ориентировочная цена – 660 руб.
- А вот эти «боши», в отличие от № 4, похожи на «левак»: упаковка – без аннотации на русском, одна свеча – негерметичная, цена – завышенная. Но по сумме баллов результат вполне достойный – поэтому, вообще говоря, получается, что у двигателя внутреннего сгорания вопросов к этим свечам нет... **Наше мнение: покупкой довольны.**

ЧТО И ЗАЧЕМ МЕРИЛИ?

В ходе первой серии оценивалось качество изготовления купленных свечей, в том числе:



Искровой разряд должен выглядеть примерно так...



...И не должен быть вот таким. Неяркий, красноватый, нестабильный – все плохо!

Величина искрового зазора и разброс параметра по комплекту, а также отличие от заявленной величины. Весовой коэффициент (ВК) – 0,05.

Величина сопротивления встроенных резисторов и разброс по комплекту. ВК – 0,05.

Герметичность – наличие утечек через изолятор свечи под давлением. ВК – 0,15.

Качество и стабильность искрообразования в атмосферных условиях при номинальном и пониженном напряжении питания. ВК – 0,1.

На что влияют эти показатели? Вряд ли стоит объяснять, что все свечи из одного комплекта должны быть одинаковыми – чем выше разброс, тем хуже на фирме дела с технологией. А что сказать, когда, к примеру, заявленный ис-

10. Plazmofor Super ПФ А17 ДРМ

Заявленный изготовитель – **не указан**



3,57 балла

- Ориентировочная цена – 300 руб.
- Форкамерные свечи с встроенными резисторами – это, по нашему мнению, изделия для приверженцев тюнинга. Из явных недостатков – неустойчивая работа на режимах малых нагрузок, нежелание работать при пониженном напряжении питания. Двигаться в пробках будет тяжело. Но по моторным показателям все хорошо. В целом было интересно. **Наше мнение: покупкой довольны.**

11. ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВ-10

Заявленный изготовитель – **Россия**



3,51 балла

- Ориентировочная цена – 85 руб.
- Еще один вариант «русско-бошевских» безрезисторных недорогих свечей. И вновь знакомые проблемы – хорошие свечи перемешаны с подозрительными. Две свечи из четырех имеют невысокую герметичность, хуже искрят и раньше «сдаются» при понижении питания. Однако же в целом сумма баллов оказалась неплохой. **Наше мнение: покупкой довольны.**

12. Beru Ultra-X UX79

Заявленный изготовитель – **Франция**



3,43 балла

- Ориентировочная цена – 580 руб.
- Нормальные четырехэлектродные резисторные свечи. Идеальная герметичность, прекрасные бело-голубые искры – а вот самоочистка «хуже не бывает»… Непонятно назначение попарно разных зазоров – у других такого нет. При всем при том в целом – хорошее впечатление. Больно только дорогие – видели и более дешевые с лучшими показателями. **Наше мнение: покупкой довольны.**

13. Plazmofor А17 ДВРМ

Заявленный изготовитель – **Украина**



3,42 балла

- Ориентировочная цена – 100 руб.
- Одноэлектродные украинские свечи своих денег стоят – нигде не блеснули, но и не провалились. Пример добротного «среднего» изделия, чем выгодно отличаются от своих форкамерных собратьев. Нормальная герметичность, хорошая работа в аварийном режиме. Можно ожидать неплохой ресурс. **Наше мнение: покупкой довольны.**

14. Brisk Super LR15YC

Заявленный изготовитель – **Чехия**



3,36 балла

- Ориентировочная цена – 95 руб.
- Одноэлектродные свечи с резисторами произвели двойственное впечатление. Действительно: давление недолюбливают, искрят «не ахти», но по зазорам, сопротивлениям и самоочистке – лучше всех! Хорошая сумма в итоге набрана за счет неосновных показателей – бывает и такое. **Наше мнение: покупкой довольны.**

15. Brisk Platin LR 15YPP BA

Заявленный изготовитель – **Чехия**



3,34 балла

- Ориентировочная цена – 500 руб.
- Одноэлектродные свечи с резистором и то-о-ненько таким центральным электродом показались нам слишком дорогими. Впрочем, бело-голубой очаг воспламенения понравился. Но на базовых режимах ничем особым не отличаются от «простушек». В целом – очень средненько, да и цена заоблачная. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

кровой зазор процентов эдак на 50 (!) меньше реального. То же и с сопротивлением встроенных резисторов – точнее, сопротивлением всего участка прохождения разряда. Гнать надо того технолога, на участке которого оно может скакать, скажем, от 40 до 130 кОм – это же напрямую влияет на энергетику разряда! И уж совсем недопустимо, когда нормальная с виду свеча оказывается «дырявой»: компрессометр в руках моториста тупо покажет нормальные цифры, а двигатель будет вибрировать, терять мощность и плохо пускаться.

В конечном итоге свеча обязана дать хорошую стабильную искру, причем нужного цвета. Идеальный вариант – яркая белая искра, затем, по мере ухудшения, – голубая, синяя, розовая и, не дай бог, красная: она самая «холодная».

Встретив свечи «по одежке», провожаем их на моторный цикл – на «вторую серию» испытаний. При этом оцениваются:

Комплексный моторный показатель на базовом режиме. Весовой коэффициент (ВК) – 0,3.

Комплексный моторный показатель на аварийном режиме. ВК – 0,15.

Напряжение прекращения работы двигателя. ВК – 0,1.

Склонность к загрязнению. ВК – 0,05.

Склонность к самоочистке. ВК – 0,05.

Непонятно? Может, со временем в толстой книге расскажем подробнее, а пока отметим, что комплексный моторный показатель рассчитывается по восьми (!) усредненным параметрам –

ТрансМИССИЯ

Не обязательно дожидаться прощальной мелодии агонизирующей коробки передач. Крайности — такая же отличительная черта русского человека, как и хрестоматийная страсть к быстрой езде.

Если в компании автомобилистов речь зашла о масле, никому в голову не придет хвастаться тем, что «уже забыл, когда последний раз менял масло». В вопросе своевременной замены моторного масла большинство автолюбителей демонстрируют высокую сознательность. Все мы знаем: с моторным маслом шутки плохи.

А теперь небольшой тест: спросите себя и своих знакомых — когда они последний раз меняли масло в коробке передач. Ну и?..

Парадокс не только в том, что неразумно сводить заботу о здоровье своего автомобиля лишь к своевременной смене моторного масла. Самое удивительное, что даже на некоторых автосервисах к выбору масла для КПП и его регулярной смене относятся как к прихоти клиента. Отговаривать, конечно, не станут: любой каприз за ваши деньги. Хуже не будет. Но и лучше, с их точки зрения — вряд ли.

Опасное заблуждение

Хотя вряд ли могло быть как-то иначе, поскольку на протяжении полутора десятков лет сам ВАЗ заливал в коробки «самар» обычное моторное масло. Произошло это не от хорошей жизни: долгое время отечественных трансмиссионных масел просто не существовало. Так и родился миф о том, что специальных масел для коробок передач и не надо.

Чем чреват такой миф?

Чтобы ответить на этот вопрос, вспомним, что представляет стандартная коробка передач переднеприводного авто. Технически образованному человеку объяснять ничего не надо, а обычного человека не будем изнурять описанием кронштейнов, картеров, валов, подшипников, сальников, шестерен, синхронизаторов и дифференциалов. Просто на секунду представим условия, в которых функционируют упомянутый агрегат. Нередко они близки к экстремальным. И когда вы переключаете первую передачу при 40-градусном морозе, и когда температура в коробке может достичь 120 градусов!

Перед создателями качественного трансмиссионного масла стоит невероятно сложная и противоречивая задача. Ведь даже моторное масло можно условно разделить на «зимнюю» синтетику и более подходящую для высоких температур полусинтетику и минералку. Масло в коробке передач не бывает сезонным, оно обязано одинаково хорошо работать в любое время года на протяжении 75 000 км. Так,как это делает бестселлер от ТНК под названием «Транс КП Супер 75W-85».

Масло должно устранить трение, чтобы не было износа деталей. Но при этом масло одновременно должно обеспечивать достаточный уровень трения, иначе синхронизаторы не будут работать — ведь принцип их действия основан на том, что кольца синхронизаторов трутся друг о друга. Совместить два таких взаимоисключающих требования в одном масле позволяют разнообразные химические присадки. Они улучшают различные свойства продукта, делая его более приспособленным к различным режимам использования. Однако и здесь есть свои сложности: присадки — это химически активные вещества, поэтому они вступают в реакцию с различными поверхностями, при этом химические реакции присадок с черными металлами — одни, а с цветными, из которых изготавливают синхронизаторы, — принципиально иные. А есть ведь еще и резиновые уплотнения, которые также сохраняют эластичность при контакте далеко не со всеми видами масел.

Поэтому не ищите идеального универсального масла. Такого в природе не существует. Выбирать надо оптимальное, подходящее непосредственно для коробки именно вашей машины.

Если ваш автомобиль — ВАЗ-2108, ВАЗ-2109, ВАЗ-2110 и ВАЗ-1111, то речь может идти только о группе ТМ-4 (или GL-4). Специфика заключается в том, что присадки, содержащиеся в маслах данной группы, гораздо менее активно вступают в реакцию с цветными металлами, чем это делают, скажем, трансмиссионные масла группы ТМ-5 (или GL-5), предназначенные в основном для использования в задних мостах. Поэтому при использовании правильного масла, синхронизаторы, состоящие из цветного металла, служат гораздо дольше.

На протяжении нескольких лет уникальным отечественным трансмиссионным маслом для переднеприводных автомобилей было масло «ТНК Транс КП 80W-85», разработанное совместно с Научно-техническим центром АВТОВАЗа специально для коробок передач «восьмого» и «десятого» семейств.

Сегодня появился выбор

— В конце прошлого года компания «ТНК смазочные материалы» выпустила новое масло для автомобилей с передним приводом — «ТНК Транс КП Супер 75W-85», — рассказывает руководитель группы трансмиссионных масел ОАО «ВНИИ НП» Т.В. Шестаковская.

— В процессе работы в коробке передач скапливается влага и конденсат, приводящие к коррозии.«ТНК Транс КП Супер» образует на поверхности деталей масляную защитную пленку и вытесняет влагу с поверхностей металлов. Как черных, так и цветных. Масло не образует пены, которая в лучшем случае является причиной задира и преждевременного износа, а в худшем, когда пены скапливается слишком много, приводит к выходу из строя коробки передач.

— В чем же отличие от масел класса вязкости SAE 80W-85? Или, проще говоря, от того же хрестоматийного «ТНК Транс КП» без приставки «Супер»?

— «Транс КП Супер» обеспечивает легкое переключение передач при температуре воздуха даже минус 40°С. Можно сказать, что это масло создано специально для эксплуатации в суровых условиях.

Суровые условия — это не только российский север. В широком смысле любой российский мегаполис, где существует проблема пресловутых пробок, да и просто при частом переключении передач в режиме городской езды — это и есть суровое испытание для автомобиля в целом и для коробки передач в частности.

... Любой владелец «Самары» или «десятки», предпочитающий активный стиль вождения, должен запомнить звуки, которыми коробка передач извещает о своем состоянии. Хруст при быстром переключении с первой передачи на вторую означает пробой синхронизатора. Гул — это, как правило, лебединая песня подшипника. Сальник течет бесшумно, хотя лучше бы он не молчал.

В принципе, какие бы мелодии ни исполняла ваша КПП, в них нет ничего фатального. При известных трудо — и финансовых затратах все лечится.

Вопрос предпочтений — отслеживать все эти болезни самостоятельно или, образно говоря, доверить заботу синей канистре с узнаваемым логотипом.

Думайте сами, решайте сами...

Сергей Светлов



16. Champion RN9YC

Заявленный изготовитель – **ЕЭС**



3,28 балла

■ Ориентировочная цена – 270 руб.

■ Отменная герметичность и хорошее искрообразование: как при номинальном напряжении питания, так и при пониженном. Но при этом – тройной разброс по сопротивлению: такого нет ни у кого! Плюс невысокие моторные показатели и нежелание работать при «севшем» аккумуляторе... **Наше мнение: покупкой недовольны.**

17. APS Приоритет Группа Бош A17ДВР

Заявленный изготовитель – **Россия**



3,03 балла

■ Ориентировочная цена – 100 руб.

■ Из всех представленных свечей APS эти – самые приличные. Одноэлектродные резисторные изделия обладают хорошей самоочисткой, но параметры комплекта нестабильны: герметичность у всех свечей разная, да и сам разряд сильно отличается от экземпляра к экземпляру. Для «Бош» такое непростительно. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

18. ACDelco GM Corp. R42XLS

Заявленный изготовитель – **Франция**



3,00 балла

■ Ориентировочная цена – 220 руб.

■ Одноэлектродные резисторные свечи без явных преимуществ и недостатков. Искра нестабильная, загрязняемость – сильная, самоочистка – средняя. Моторные испытания прошли безрадостно – снизился момент, ухудшилась экология, вырос расход. За эти деньги импортный товар мог быть и получше. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

19. Bosch Cu-Electrode WR 7 DC

Заявленный изготовитель – **Россия**



2,89 балла

■ Ориентировочная цена – 140 руб.

■ Вспомним классику: «испортил хорошую вещь» – иначе не скажешь...У этих «бошей» – нестабильный зазор и отвратительная герметичность: две свечи из четырех работоспособны, скажем так, условно! Искрообразование – не ахти, боятся падения напряжения. Такие же свечи, но «чисто немецкие» – на порядок лучше! **Наше мнение: покупкой недовольны.**

20. APS Приоритет Группа Бош A17 ДВ-10

Заявленный изготовитель – **Россия**



2,69 балла

■ Ориентировочная цена – 100 руб.

■ В этом случае марка «Бош» явно написана по-русски! Безрезисторные одноэлектродные свечи не соответствуют громкому имени на упаковке. Налицо нестабильность заводской технологии – все четыре свечи ведут себя по-разному: и герметичность «аховая», и искра норовит на боковую стойку прыгнуть. Конечно, цена невысока, но нам же обещали «Бош»! **Наше мнение: покупкой недовольны.**

21. Brisk Silver LR15YS

Заявленный изготовитель – **Чехия**



2,67 балла

■ Ориентировочная цена – 175 руб.

■ Одноэлектродные свечи с резисторами позиционируются производителем под газовое топливо – возможно, именно поэтому на бензине они не блистали. Загрязняются несильно, очищаются хорошо – это снижает вероятность калильного воспламенения газовоздушной смеси. Но мы-то проверяли на бензине! Искрообразование – неважное, герметичность – того хуже. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

здесь и крутящий момент, и экономичность, и показатели токсичности, и многое другое. Аварийный режим подразумевает аналогичный объем испытаний, но при напряжении питания 8 В – имитируем езду дождливой холодной ночью без генератора. Напряжение полного прекращения искрообразования характеризует возможность пуска двигателя при «посаженном» длительными мучениями аккумуляторе.

Что касается испытаний на отложения – от загрязнения до самоочистки, то это еще одна попытка оценить работу свечей в реальных условиях эксплуатации. Заодно дается косвенная оценка соответствия фактического калильного числа свечей заявленному. С одной стороны, температура свечи должна быть не слишком высокой, чтобы не вызывать раннего калильного воспламенения, а с другой – не слишком низкой, чтобы выжигать отложения на электродах. Отметим, что температура свечи во многом зависит не только от ее конструкции, но и от типа и настройки двигателя. Поэтому странно выглядит, когда одна и та же свеча рекомендуется для сотен совершенно разных моторов. В авиации такого не встретишь: там для каждого двигателя – строго заданный тип свечи.

Склонность свечей к загрязнению проверяли при работе на «адской смеси» из 80% бензина А-76, 15% дизтоплива и 5% минерального моторного масла. Перед такой «пыткой» свечи взвешивали. Затем на режиме холостого хода вырабатывали 20 л этой «бодяги», после чего свечи выкручивали, очищали изолятор и корпус, не трогая электроды, и снова взвешивали. Только после этого отправ-

22. ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВРМ

Заявленный изготовитель – **Россия**



2,67 балла

- Ориентировочная цена – 90 руб.
- Технология хромает – сопротивление у всех изделий разное, нормальная герметичность – у одной свечи из четырех, моторные показатели – соответствующие... Искрообразование – плохое, загрязняемость – сильная. В общем, из всех энгельсовских свечей – наихудшие. Нет, даже таких денег жалко. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

23. Bosch W 7 DTC

Заявленный изготовитель – **Германия**



2,66 балла

- Ориентировочная цена – 380 руб.
- Электродов – три, встроенный резистор отсутствует. А свечи, мягко говоря, непонятные. Заявленный зазор в полтора раза больше реального – как ни измеряй... Нормальная герметичность – у одной свечи из четырех. Подделка? Возможно, но деньги-то мы платили настоящие! **Наше мнение: покупкой недовольны.**

24. Denso 4 pack W20EPR-U

Заявленный изготовитель – **Япония**



2,51 балла

- Ориентировочная цена – 270 руб.
- Одноэлектродные резисторные свечи должны были, по идее, быть в лидерах. Однако же нам досталось нечто – две негерметичные свечки из четырех, разноцветные разряды, плохие моторные показатели, никудышная самоочистка... Опять китайцы поработали? Очень похоже – но покупатель платил за японское качество! **Наше мнение: покупкой недовольны.**

25. Finwhale F508

Заявленный изготовитель – **Германия**



2,34 балла

- Ориентировочная цена – 160 руб.
- Надпись Germany ни о чем не говорит – производитель на нашей покупке не указан. А купили мы, как выяснилось, не немецкие искровые одноэлектродные свечи с резисторами, а непонятно что. Все свечи абсолютно не держат давление и дают нестабильную искру: не удивительно, что моторные показатели оказались «хуже некуда». И самоочистка никуда не годится. Даже китайцы не должны работать так плохо. **Наше мнение: покупкой недовольны.**

26. APS Приоритет Группа Бош А17 ДВРМ

Заявленный изготовитель – **Россия**



2,21 балла

- Ориентировочная цена – 100 руб.
- Эти свечи испытатели взяли «за базу» по моторным показателям, замеренным на базовом режиме. Унизительно, но должен же был кто-то оказаться в последних рядах. Впрочем, при пониженном напряжении, то бишь в реальной эксплуатации, они не самые плохие. Но все-таки с другими свечами мотору лучше. Отвратительная герметичность, постоянные пропуски вспышек, разброс по сопротивлению, худшие моторные показатели – дальше перечислять? **Наше мнение: покупкой недовольны.**

27. А17 ДВРМ

Заявленный изготовитель – **не указан**



1,68 балла

- Ориентировочная цена – 4 по 21 руб.
- Отношение к потребителю ощутилось уже в момент покупки, когда нам вручили четыре кулечка в промасленной бумаге... В том, что эти свечи провалились по всем статьям, – большая справедливость: они – одни из самых плохих. Двойной разброс по сопротивлениям, ужасающая негерметичность, провал моторных показателей. Это что – «вторая свежесть»? Увы, она обнаружилась у единственного «чисто российского» производителя. Кстати, похоже, что это – Уфа... **Наше мнение: покупкой недовольны.**

ляли «в пробег» на фиксированном нагрузочном режиме (4000 об/мин, 70% открытия дросселя). Вторичное взвешивание (с точностью до 0,0001 г) позволяло оценить самоочистку свечей.

Итак, набралось девять основных параметров, на основе которых купленным свечам будет вынесен вердикт. Эксперты уже достали комплект щупов и начали измерять зазоры, а мы пока немного передохнем и поговорим про цвет искрового разряда...

ВАМ КАКОГО ЦВЕТА?

Цвет искры однозначно говорит об энергетике разряда. Идеальный вариант – яркая белая стабильная искра, не меняющая своего положения. Наихудший – красная «прыгающая» искра: она (повторим) самая «холодная». С процессом сгорания это связано примерно так: начальный очаг пламени формируется в искровом промежутке свечи, а затем с определенной скоростью движется по камере сгорания. От этой скорости зависит все – и мощность двигателя, и экономичность, и токсичность. На нее влияют десятки разных параметров – от формы камеры до расположения клапанов, но начальная скорость зависит только от состава смеси, которую мы «не трогаем и не меняем», а также от размера очага воспламенения (линейно!) и от температуры, причем квадратично! Поэтому по цвету искры можно точно предугадать поведение двигателя.

Мы проводили атмосферный анализ искрового разряда. Могут возразить, что под давлением условия иные. Это так – но в то же время искрообразование при 20°С и атмосферном давлении более затруднено, нежели при 500°С и 10 барах в конце такта сжатия. Поэтому свечи, которые лучше искрят на воздухе, увереннее работают и в реальном двигателе, что подтвердили проведенные нами испытания.

У начальника на машине действительно стояло барахло. Такая свеча ведет себя как проколотая огромным гвоздем покрышка…

ДОЛОЙ СКЕПТИЦИЗМ!

Так говорите, что все свечи одинаковые, господа скептики? Ну-ну… Специально выискивать недостатки не будем, однако сразу оговоримся – абсолютно недопустимым считается:

- разрыв в цепи искрообразования;
- отсутствие искрообразования хотя бы на одном из режимов;
- наличие больших утечек, не позволяющих поднять давление в барокамере.

Условно допустимыми будем считать:

- наличие периодического пропуска вспышек;
- травление давления из барокамеры со скоростью не более 1 бар/с.

А теперь берем в руки протокол… Е-мое! Половина свечей никуда не годится…



Эта свеча дурила с самого начала. То сопротивление втрое выше, чем у остальных, то герметичность «никакая» – и вот финал: самораспад… Внутренние напряжения или что – трудно сказать: брак!

ЧТО СЛУЧИЛОСЬ И КТО ВИНОВАТ?

М-да… Купить нормальную свечу оказалось едва ли не труднее, чем свежий аккумулятор! Более того – здесь, в отличие от аккумуляторов, ни от внимания покупателя, ни от порядочности продавца вообще ничего не зависит. Лотерея!

Ладно, ближе к делу. В протоколе – более полусотни таблиц; вашему вниманию предлагается одна – итоговая. Все оценки, как уже отмечалось, даны по пятибалльной шкале – как в школе. При подсчете итоговой суммы каждая оценка множится на свой весовой коэффициент – в итоге максимальная теоретически возможная оценка могла составить опять-таки пять баллов. А минимальная, извините, – кол.

Набранные баллы – это объективный фактор: что получилось, то получилось. Но еще остается субъективная оценка – как в фигурном катании: бывает же, что маститые призеры нравятся публике куда меньше, чем обделенные медалями спортсмены второго эшелона. Так и здесь – оцениваешь внешний вид изделий, прикидываешь их цену и порой понимаешь, что, несмотря на хорошие набранные баллы, язык все равно не поворачивается рекомендовать некоторые из них. В итоге испытанные свечи мы все-таки расположили согласно табели о рангах – чем больше баллов, тем выше она стоит. А рядом высказано наше личное мнение о покупке – все-таки свои деньги платили…

ВООБРАЖАЕМЫЙ ДИАЛОГ С НЕДОВОЛЬНЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ

– Где вы покупаете такую дрянь? Наши свечи хорошие, а вы специально выискивали черт-те что!

Свечи закупались как всегда – в центральных магазинах Москвы. Рынки и всякие там палатки обходили за версту. Нас интересовали «серьезные» изделия – с чеками и все такое…

– Нельзя судить о торговой марке по одному случайно купленному комплекту – это лотерея, а не испытания!

А почему в лотерею должен играть покупатель, который вместо работоспособного комплекта свечей получает за свои деньги нечто непотребное? Он не может и не должен закупать свечи килограммами, чтобы затем выискивать нормальные образцы. К тому же ЗР – это все-таки журнал, а не суд присяжных: у нас разные задачи.

– За китайцев мы не в ответе. А заведомо неподдельные работающие изделия нужно брать не в магазине, а непосредственно у производителя или дилера.

Так-то оно так, но многие ли наши читатели имеют такие возможности? Они вынуждены идти в магазин – другой дороги у них нет. А борьбу с «леваком» должен возглавлять именно производитель – открывать фирменные магазины, обучать продавцов, звонить 02! Да и ЗР к их услугам – мы всегда рассказываем, как отличить суррогат от подлинника…

ИТОГОВЫЕ ОБОБЩЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ КАЧЕСТВА СВЕЧЕЙ

№	Заявленный производитель	Виды испытаний и весовые коэффициенты									Итог, баллы
		Зазор x0,05	Сопротивление x0,05	Герметичность x0,15	Искрообразование x0,10	Моторный показатель в базовом режиме x0,30	Моторный показатель в аварийном режиме x0,15	Напряжение прекращения работы x0,10	Загрязняемость x0,05	Самоочистка x0,05	
1	Bosch Platinum WR 7 DP	4,5	4,3	4,1	5,0	4,7	4,8	5,0	4,7	2,2	4,53
2	NGK V-line BPR 6E	4,9	4,7	4,8	4,8	3,7	4,7	4,7	5,0	1,7	4,30
3	Bosch Cu-Electrode WR 7 DC	5,0	4,8	4,4	4,5	3,5	5,0	4,0	3,8	4,0	4,19
4	Bosch Super 4 WR78 (образец 1)	4,0	4,4	4,1	4,6	3,4	4,3	4,0	4,6	2,1	3,89
5	Beru ultra Z20 14 R 7DU	4,5	3,5	5,0	4,6	3,5	3,5	3,5	3,9	2,7	3,86
6	ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВР	4,8	4,5	4,0	3,6	3,8	4,2	4,5	2,2	1,6	3,84
7	Champion RN9YCC	3,5	1,5	3,8	4,1	3,9	4,3	3,1	4,2	3,2	3,73
8	Plazmofor A17 ДВТМ	1,0	2,5	4,3	5,0	3,6	4,2	3,5	3,6	2,7	3,69
9	Bosch Super 4 WR78 (образец 2)	5,0	3,8	4,0	3,8	3,6	3,2	3,1	2,7	3,9	3,62
10	Plazmofor Super ПФ А17 ДРМ	2,5	3,3	4,2	4,0	5,0	2,7	1,0	1,0	3,9	3,57
11	ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВ-10	2,5	2,5	3,1	4,6	3,6	3,8	3,8	3,8	2,2	3,51
12	Beru Ultra-X UX79	3,5	3,7	5,0	4,6	2,8	3,0	3,0	4,3	1,0	3,43
13	Plazmofor A17 ДВРМ	3,0	4,6	4,1	3,5	2,6	4,0	3,6	3,8	2,9	3,42
14	Brisk Super LR15YC	5,0	5,0	2,0	1,8	3,5	3,4	3,8	3,8	5,0	3,36
15	Brisk Platin LR 15YPP BA	3,0	4,5	4,3	4,1	2,1	4,1	2,8	3,8	3,8	3,34
16	Champion RN9YC	3,5	1,0	5,0	4,5	2,2	4,1	2,1	3,8	3,5	3,28
17	APS Приоритет Группа Бош А17 ДВР	2,0	3,9	3,1	2,8	2,5	3,6	3,5	2,8	4,2	3,03
18	ACDelco GM Corp. R42XLS	4,5	3,9	4,5	4,2	1,8	3,2	2,5	1,5	2,8	3,00
19	Bosch Cu-Electrode WR 7 DC	1,5	4,2	3,1	3,5	2,1	4,2	2,1	4,5	1,9	2,89
20	APS Приоритет Группа Бош А17 ДВ-10	3,5	2,5	2,5	1,8	1,9	4,2	3,0	3,7	3,0	2,69
21	Brisk Silver LR15YS	3,0	3,1	2,1	2,2	2,3	2,1	4,4	4,7	3,0	2,67
22	ЭЗ Стандарт Группа Бош А 17ДВРМ	4,5	3,7	2,2	2,0	2,2	3,9	2,7	1,3	2,7	2,67
23	Bosch W 7 DTC	1,5	2,5	2,4	2,5	2,5	3,1	3,3	3,7	2,4	2,66
24	Denso 4 pack W20EPR-U	4,8	4,8	3,5	3,9	2,0	1,0	1,4	3,0	1,5	2,51
25	Finwhale F508	5,0	3,9	1,4	1,6	1,8	3,3	2,5	3,0	1,8	2,34
26	APS Приоритет Группа Бош А17 ДВРМ	3,0	4,5	1,0	1,2	1,6	3,7	2,3	4,2	1,8	2,21
27	А17 ДВРМ (Уфа)	3,0	2,2	1,0	1,0	1,0	3,6	1,3	2,2	1,8	1,66

**Свечам без встроенных резисторов в номинации «Сопротивление» выставлялась средняя оценка – 2,5 балла.*

Итак, все внимание – нашим комментариям к фото. Общее же впечатление можно выразить кратко – началось! Доморощенным «фальшивомонетчикам» пришла мощная подмога из-за кордона – да такая, что представители крупных фирм сами порой не могут уверенно сказать, как отличить подделку от прототипа. Что-то сильно Китаем запахло… Например, где сделаны купленные нами свечи «Бриск» – непохоже, что в Чехии. А откуда родом «Чемпион» с тройным разбросом по сопротивлению и хрупким изолятором? Почему так слабо выступила «Дэнсо» – ее же прочили в победители? В какой упаковке нужно покупать четырехэлектродные «боши», чтобы не нарваться на «неправильный» комплект? И что нам продали под видом «Финвала»?

Короче говоря, из 27 испытанных комплектов свечей слов «Покупкой довольны» заслужили только 14 наборов – чуть больше половины. Но еще хуже другое – нет никакой уверенности, что те же свечи, купленные в другом городе и в другом магазине, поведут себя так же. Ведь даже у «платинового» победителя одна из четырех свечей едва не провалилась по герметичности – что же сетовать на остальных?

Победителей в нашем марафоне называть, пожалуй, не стоит. Хотя как ни крути, а лучше других выглядят «боши»

Борьбу с «леваком» должен возглавить производитель.

– помимо приятных турнирных строчек, они могут похвастаться сетью фирменных магазинов, в которых вероятность встретить подделку все-таки ниже, чем в других местах.

ЛОШАДИ И «ЛИАНА»

Так что же – ставить автомобиль на прикол и пересаживаться на лошадь? Ей-то и свечу ввернуть некуда… Если не рассчитывать только на удачу, то можно все-таки посоветовать следовать изречению классика про учет и контроль! Достаточно трех процедур:

- возить с собой маленький тестер и при покупке проверять сопротивление свечей – сразу отсеются явно неработоспособные;
- перед установкой свечей все-так промерить и скорректировать искр вые зазоры – особенно если дело к сается дешевых вариантов;
- посмотреть, как искрит свеча п прокрутке двигателя от стартера – лательно на темном фоне. Сразу опр делятся и цвет, и стабильность.

Герметичность свечей, конечно без специального прибора не про ришь, но на этот серьезный дефект у жет темный поясок вокруг шестигр ника – он появляется через некотор время после установки свечей на д гатель. От таких лучше сразу изб ляться.

А начальнику свечи заменили п вильно: прежние полностью потер герметичность… Другое дело, поч это произошло так быстро – уже к пер му ТО? И зачем таким барахлом ком ктовали его новенькую «Лиану», соб ную явно не у нас? Правда, после уровня качества, с которым довелос накомиться во время нашей эксперт удивляться уже ничему не приходит

В конце концов, кто сказал, что хие свечи делают исключительно «восьмерок»?



ДА ЗДРАВСТВУЕТ ПИРАТСТВО?

Михаил Колодочкин

Рано или поздно у всякого меломана возникает дефицит площади – некуда девать бесчисленные грампластинки, ленты, кассеты, диски и т.п. Меломану автомобильному это особенно знакомо – кассеты валяются чуть ли не под ногами, диски прячутся в противосолнечных козырьках… Как найти под все это место? Сейчас найдем.

УПЛОТНЯЕМ И НАПОЛНЯЕМ

Собственно, первое решение известно давно – имя ему чейнджер. Запихнул в такой ящичек с десяток дисков и пользуйся на здоровье – управление ведется прямо с головного устройства как бы в виртуальном режиме, поскольку сам чейнджер прячется где-то далеко – хоть в багажнике. Кстати, есть у него одна отличительная черта, про которую часто забывают – а зря. В отличие от капризных головных устройств, у чейнджера довольно «дубовая» (в хорошем смысле) конструкция, не зажатая однодиновыми размерами – тряской не напугаешь, а работать он может стоя, лежа, сидя и т.д. Именно поэтому его так любят владельцы мотоциклов и катеров – идешь на полном ходу через волну… удар!.. и – ничего: оркестр не «перепрыгивает» к первым аккордам.

Конечно, с появлением MP3 и им подобных форматов записей популярность чейнджеров должна была понизиться. Ну зачем мне этот «сундук с музыкой», когда на один диск «эм-пэ-три» теперь влезает вдесятеро больше, чем на обычный «си-ди»? Емкость болванки в 650 мегабайт – это примерно 1 час звучания «обычного» диска или же 10 часов записи в формате MP3. Конечно, качество звучания при этом называют управляемым – и правильно: чем больше «впихнули» в прежние размеры, тем, извините, хуже будет звучать. Так оно и есть, но парадокс в том, что подавляющее большинство слушателей никакой разницы не ощущает. А если вместо музыки вы хотите послушать, к примеру, «Мастера и Маргариту» в исполнении Самойлова, то и подавно преимущества налицо: роман умещается всего на одном диске – по времени это примерно 16 часов…

Так что же – смерть чейнджерам? Ни в коем случае – они давно перестроились под наши возросшие потребности и начали «глотать» практически любые диски – и MP3, и DVD. Десять дисков внутрь, да на каждом из них – вдесятеро больше информации: в сумме получается много. К чему, собственно, и стремились…

А если MP3 все-таки не нравится? Тогда переходим на DVD – болванка привычного размера выдаст нам примерно два часа от-менного звучания. Но если поставить перед собой задачу вообще уйти от разного рода сменных носителей, то решение должно носить кардинальный характер. В частности, можно вспомнить… про магнитную запись.

Да, спираль эволюции сделала очередной виток – оказалось, что жесткие магнитные диски, оснащенные многочисленными магнитными головками и купающиеся в инертных газах, уютно чувствуют себя и в головных устройствах. Десять гигабайт памяти – это для них норма: можете записать туда целую пачку дисков MP3 или, скажем, радиопрограмму. Еще можно пользоваться флэш-картами: гигабайтная карточка давно стала реальностью. А исполины музыкального духа немедленно притащат в машину свой «наладонник» и начнут перекачивать информацию с одного компьютера на другой. То же можно делать с новомодными плейерами типа iPod – подключаетесь через специальный переходник к входу «головы» и записываете в нее ту «музыку», которую вчера вечером насобирали в интернете…

ПИРАТЫ XXI ВЕКА

«Хватит подделок, долой суррогат – час твой последний приходит, пират!» Примерно такие развеселые лозунги встречают посетителей крупных музыкальных развалов наподобие московской «Горбушки». Все довольны – продавцы, покупатели и ревизоры. Вам какой диск, мужчина? Вот эти – по 300: лицензия! А эти – по 100–150: пиратские. Вопросы есть?

Вопросов нет. Если копировать CD и DVD, вообще говоря, нельзя – на то и авто

ские права, то с появлением MP3, WMA и им подобных форматов записи представления о пиратстве перевернулись с ног на голову. Скачать с сервера нужную мелодию – это уже не грабеж, а вполне приличное занятие, никем не осуждаемое. Фирменных MP3-записей практически не существует в природе – эта область целиком переведена на «самообслуживание». А потому и пираты теперь делятся как бы на две категории – на хороших и плохих. И если вам возня с перезаписями не по нутру – не беда, путь у вас один: на ту же «Горбушку» или в аналогичное место. С вероятностью 99% найдете то, что ищете…

Да здравствует пиратство?



Совсем новый для российского рынка испанский CD/MP3-ресивер Vieta CDM-660BT с беспроводной гарнитурой Bluetooth и цифровым портом USB 2.0 – даже цена еще неизвестна. Через порт можно напрямую соединить ресивер с внешним MP3-плейером на FLASH-памяти.



Чейнджер на 10 CD/MP3-дисков Sony CDX-757 стоит примерно 200 долларов. Он может работать в паре, например, с CD/MP3-ресивером Sony MEX-R1 (чейнджеры признают только «родные» головы).



Pioneer DEH-900HDD тянет примерно на 2000 долларов! Встроенный «винт» (HDD) имеет емкость 10 Гб.



Современные DVD-ресиверы типа Sony MEX-R1 или проигрыватели типа Kenwood KDV-S220 поддерживают размещение 1000 музыкальных MP3-треков на одном диске DVD. Этот формат называется GIGA MP3. Цена «гигаудовольствия» – примерно 400 долларов.

МУЗЫКАЛЬНЫЕ «КОРЕЙЦЫ»

Наименование – магнитола RC754.

Ориентировочная цена – 2500 руб.

■ Корейская компания «Ролсен Электроникс» (Rolsen Electronics), больше известная своей телевизионной техникой, разработала линейку из шести моделей недорогих CD-ресиверов, умеющих воспроизводить диски Audio CD, MP3, CD-R и CD-RW. Одна из моделей представлена на фото. Приемник имеет расширенный диапазон FM и УКВ, оформление выдержано в стиле «хай-тек» – а про качество пусть скажут первые потребители...



ЧТО СЛУШАЕТ ЕВРОПА?

Наименование – автомагнитола DXZ958RMC.

Ориентировочная цена – 650 евро.

■ Европейская ассоциация изданий по бытовой аудиовидеоэлектронике подвела итоги голосования своих членов – ведущих СМИ во всех европейских странах, включая Россию. Продуктом года в области автомобильного аудио названа автомагнитола Clarion DXZ958RMC.

Аппарат представляет класс Hi-End. На передней панели – минимум кнопок – управление идет с точечного матричного дисплея. Его обрамление выполнено из светопропускающего пластика, подсвеченного изнутри. Флагманская модель может проигрывать все типы CD-дисков, включая сжатые в форматах MP3 и WMA. Функция Music Catcher позволяет записать в память аппарата до шести часов музыки, что в дальней дороге очень удобно. Имеется встроенный декодер Dolby ProLogic II, способный из любого источника стереосигнала (FM-радио, CD и др.) получить пространственный 6-канальный звук, как в домашнем кинотеатре. Если динамиков хватит...





У «МАРШРУТНИКОВ» РАЗВЯЗАЛИСЬ ЯЗЫКИ

Наименование – маршрутные компьютеры.

Ориентировочная цена – от 1850 до 2350 руб.

■ «Маршрутники» продолжают свой путь по спирали эволюции. Новые модели московской фирмы «М-Электроникс Групп» предлагают владельцам вазовских «девяток» и «десяток». На дисплеях новинок отображается до восьми параметров одновременно, они умеют управлять электровентиляторами и менять подсветку по вашему желанию, а модели X14 и X11 при этом еще и разговаривают, чтобы не отвлекать от управления: а слушайте, что там происходит... Кстати, на скоростях свыше сотни управление «маршрутниками» блокируется – все для той же безопасности. Искусственный разъем охраняет вашу жизнь!

АКТИВНОСТЬ ПЛЮС ДВУХКОМПОНЕНТНОСТЬ

Наименование – линейка масел BIOL-TECHNOLOGY.

Ориентировочная цена (4-литровая канистра синтетического моторного масла BIOL COMPRESSOR DOUBLE F SAE 5W40 API SL/CF) – 1050 руб.

■ Российская компания BIOL-TECHNOLOGY предлагает оценить ее подход к производству моторных масел. Как заявляют специалисты фирмы, производимые ей активные масла отличаются от обычных в первую очередь «высокой степенью взаимодействия полярных групп соединений масла с поверхностью металла». При этом на деталях двигателя формируется устойчивая пленка, с помощью которой и достигается их максимальная защита от износа. Масла с маркой BIOL подходят для всех типов бензиновых и дизельных двигателей. И для мотора, и для трансмиссии выпускают синтетический и полусинтетический вариант, а также масла на минеральной основе.



BIOL-TECHNOLOGY предлагает еще одну новинку – активные двухкомпонентные масла для экстремальных условий эксплуатации. Они состоят из активного масла и так называемого эпиламирующего состава. Для активной масляной среды этот состав служит «транспортировщиком» в зону трения, где эпилам воздействует непосредственно на поверхность сопряженных деталей.

КРАНИК-ОХРАННИК

Наименование – электронно-управляемый топливный клапан.

Ориентировочная цена – 1000 руб.



■ Электромагнитные противоугонные клапаны, перекрывающие подачу топлива, всегда были в моде – не потеряли они популярности и в эпоху микропроцессоров и спутниковой связи. На фото – очередное «видение темы», представленное екатеринбургской фирмой ООО «Бридж».

Новинка существует в нескольких вариантах – с резьбой на штуцерах и без нее и предназначена для любых бензиновых двигателей с напряжением бортсети 12 В и максимальным потреблением топлива не более 100 л/ч. Дизелю такое не пойдет: на морозе динамическая вязкость дизтоплива сильно возрастает. Исполнительный элемент – электромагнитный клапан срабатывает при напряжении 4 В, а отпускает при 1 В. Потребление тока – 0,5 А (в момент срабатывания – примерно 2 А). Работой изделия управляет электронная схема на плате в виде кольца, надетого на латунный конец клапана.

Новинку устанавливают в разрыв топливной подающей магистрали после фильтра тонкой очистки. Пользоваться просто – нажал скрытую кнопку, включил зажигание – и вперед! Если в течение 100 с зажигание не включили, клапан опять «заснет». Те же 100 с позволяют владельцу кратковременно отключать зажигание – на светофоре и т. п.

В режиме охраны энергия не потребляется.

И ЦЕНА, И КАЧЕСТВО

Наименование – шаровые опоры HANSE для SUBARU.

Ориентировочная цена – 400 руб.

■ Когда ремонтируешь иномарку – есть выбор: поставить дорогую «оригинальную» запчасть или сэкономить и потом пенять на себя. HANSE Germany решила сломать этот стереотип, выпустив на российский рынок изделия подвески и рулевого управления на автомобили «Субару». Производитель гарантирует качество не ниже заводского при стоимости в 2,5 раза ниже.




ОСТАНОВИТЬ «АВЕО»!

Наименование – тормозные колодки для «Шевроле-Авео».

Ориентировочная цена – 450 руб.

■ Разработчик новых колодок – фирма «Дафми» заявляет, что эта продукция – новинка не только в России, но и в СНГ в целом.



Тормозные колодки для Chevrolet Aveo созданы по оригинальным чертежам производителя. Их приработка к диску происходит на первой сотне километров пробега – пользователю обещана повышенная комфортность торможения. Колодки рекомендуют как приверженцам обычного стиля езды, так и «экстремалам».

«ФЕДОРОВСКИЕ» ОЧКИ

Наименование – релаксационные водительские очки.

Ориентировочная цена – 560 руб.



■ Релаксационные водительские очки фирмы ООО «Алис-96» разрабатывались еще под руководством академика С. Федорова, а потому имеют право называться «Федоровскими». Подделок на рынке полно, но на фото показаны оригинальные. Такие очки повышают четкость и контрастность изображения, а также уменьшают ослепление от света встречных фар и повышают различение цветов в зоне красного и зеленого спектров. Кстати, они рекомендуются не только водителям, но и всем, кто жалуется на усталость глаз – студентам и другим.

ЭЛЕКТРОННАЯ КАЛУГА

Калужское ОАО «Автоэлектроника» расширяет список автомобилей, на которых работают созданные им электронные «полезняшки». Вот некоторые из них.

Наименование – регулятор стеклоочистителя для «Нексии».

Ориентировочная цена – 140 руб.

■ Аналог одноименного корейского изделия поставляется как на конвейер АОЗТ «УзДэуАвто», так и в розничную сеть. Популярнейшая иномарка понемногу обретает русскую начинку?

Наименование – модуль управления светотехникой.

Ориентировочная цена – 750 руб.



■ Модуль умеет коммутировать цепи управления головным освещением, передними и задними противотуманными огнями, углом наклона светового пучка автомобильных фар и уровнем освещения органов управления. Для каких машин годится? Созданы модификации для «Калины» в исполнении «Норма» и «Люкс» (слышали о таких?), еще есть вариант для ульяновского «Патриота». Было бы куда ставить…

Наименование – контроллер системы автоматического управления отопителем.

Ориентировочная цена – 1000 руб.

■ Вообще-то новый контроллер системы автоматического управления отопителем создавали для автомобиля ВАЗ-2170. Но, по понятным причинам, заводчане охотно указывают и другое применение новинки – это автомобили ВАЗ-2110 в исполнении «Люкс» с новой панелью приборов.



ЗВЕЗДЫ ПРИ СВЕЧАХ

Московская фирма ООО НТЦ «СЕТ» представляет очередные «вазогазовские» новинки, главной отличительной особенностью которых является, пожалуй, цена.

Наименование – натяжное устройство.

Ориентировочная цена – 150 руб.

■ Звездочка, натяжное устройство, рычаг длинный… Все эти термины подходят к унифицированной детали, предназначенной как для конвейера ЗМЗ, так и для вторичного рынка. Новая звездочка подойдет как для любых моторов семейства 405…409, так и для перспективных дизельных. Новинка изготавливается методом порошковой металлургии из импортного сырья, в ней применен малошумный подшипник с нейлоновым сепаратором – тоже импортный. Разработчики указывают, что с внедрением такой звездочки уменьшаются нагрузки на все сопрягаемые элементы привода – при этом сама новинка имеет почти семикратный запас прочности. Важный нюанс – вместо прежних цепей с числом звеньев 90 и 70 теперь с новой звездочкой потребуются новые – на 92 и 72 звена соответственно.



Наименование – свечи зажигания.

Ориентировочная цена – 80 руб. (за комплект)

■ Искровые резисторные свечи подойдут на большинство впрысковых автомобилей – от «Волги» и «газелей» до ВАЗов с 8 и 16 клапанами. Маркировка любопытна: SET – это понятно, а B-BPR6ES – это прямой намек на соответствующий японский аналог от NGK… Но цена – точно не японская!



ПЕРЕНОСНАЯ «ПРЕМЬЕРА»

Наименование – переносной телевизор Premiera RTR-550Z.

Ориентировочная цена – 130 долл.

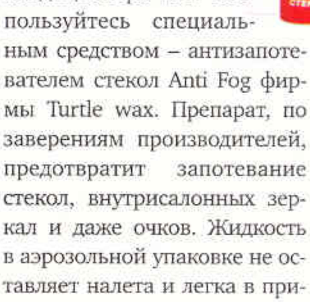


■ Телевизор в автомобиле – это удобно! Но когда на нем можно еще и сэкономить – удобно вдвойне! Но как? Да просто если телевизор – переносной: сели в машину, установили «ящик» и включили провод в прикуриватель, а приехали, например, на дачу и этот же прибор – только в розетку. Именно такой выпустила компания Saturn High Tech. Называется он Premiera RTR-550Z. Размер экрана – пять дюймов, производитель обещает большой угол обзора по вертикали и горизонтали. В телевизоре есть полный аудиовидеовход, к которому легко подключить любой источник: DVD, видеоплейер или, скажем, игровую приставку. Можно использовать собственную телескопическую антенну, но есть и вход для внешней. Память рассчитана на 255 различных телепрограмм. Меню на русском языке, есть пульт, часы, таймер включения/выключения, календарь, встроенная игра. В общем, можно даже никуда не ездить…

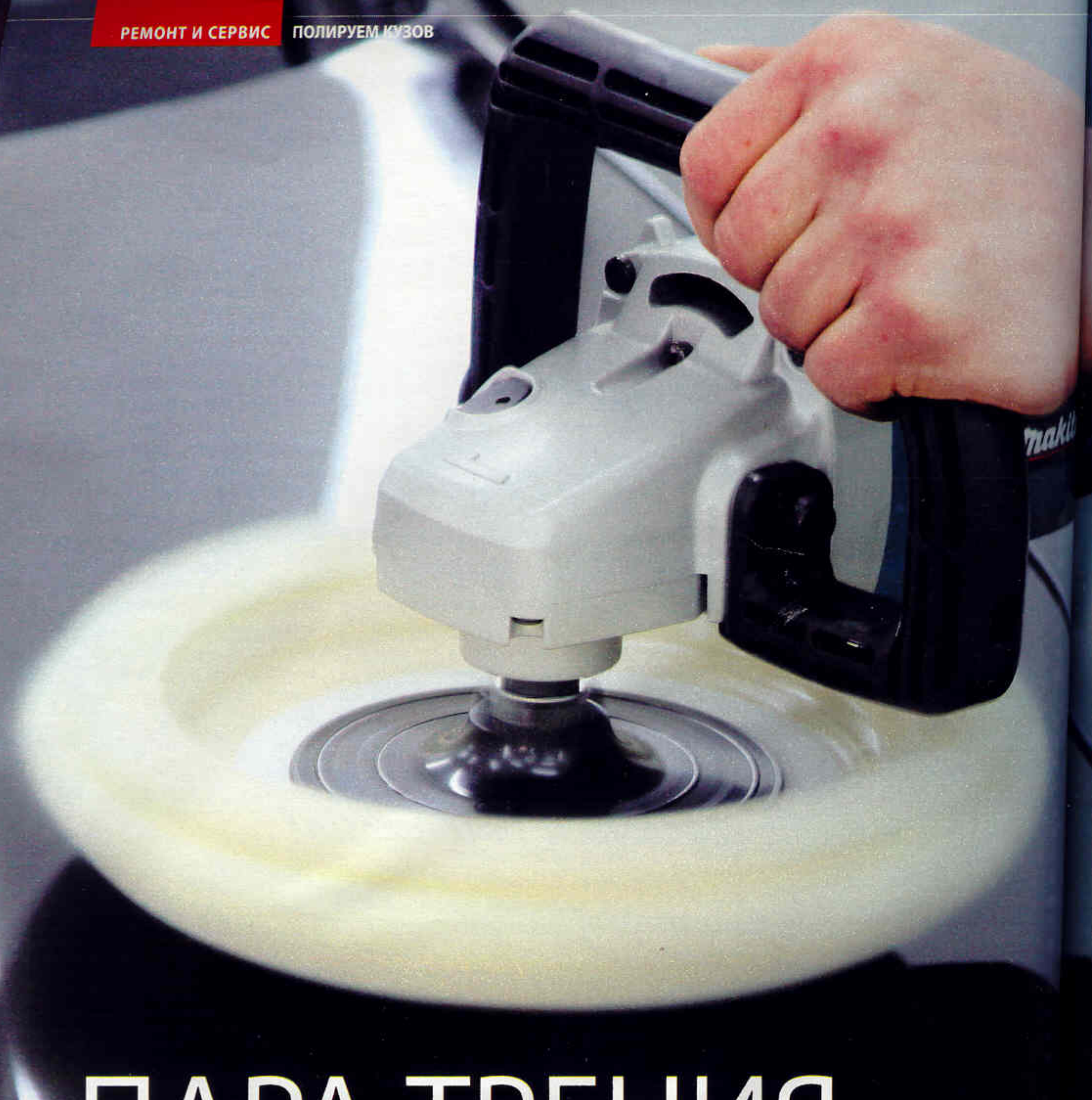
ТОЧКА РОСЫ

Наименование – антизапотеватель стекол Turtle wax.

Ориентировочная цена – 120 руб.



■ Каким бы хорошим ни был автомобиль, стекла в нем все равно любят запотевать как в «Запорожце»! В дорогом автомобиле, конечно, есть кондиционер – лучший «отпотеватель». Ну а если кондиционера нет? Воспользуйтесь специальным средством – антизапотевателем стекол Anti Fog фирмы Turtle wax. Препарат, по заверениям производителей, предотвратит запотевание стекол, внутрисалонных зеркал и даже очков. Жидкость в аэрозольной упаковке не оставляет налета и легка в применении.



ПАРА ТРЕНИЯ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Автомобиль – не только средство передвижения, но и визитная карточка владельца. Чумазый и облупленный «пепелац» никого не красит – встречают-то по одежке! Ухаживать за кузовом можно по-разному. Те, кто любят повозиться с машиной и располагают временем, предпочитают все делать самостоятельно. Остальные прибегают к услугам профессионалов.

ЕДИНСТВО ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Процесс защитно-восстановительной полировки кузова включает ряд операций, суть которых не зависит от ранга исполнителя – профессионал он или любитель. Прежде всего автомобиль надо тщательно вымыть, удалив нестойкие загрязнения. Без шампуня, конечно, не обойтись, но здесь нужен особый сорт, не содержащий воска. Ведь впереди атака на въевшуюся грязь, так зачем же создавать ей дополнительную линию обороны? Помыв, приступают к удалению окислов. В дело идет специальный препарат – восстановитель цвета. Он растворяет окис

ленный шелушащийся слой краски или лака (речь, разумеется, о микронах). Умеренный абразив не годится – твердые полирующие частички просто завязнут в тягучей массе. Единственная, пожалуй, альтернатива – срезать толстый слой поверхности грубым зерном – матировать. Вариант менее предпочтительный, ведь толщина покрытия ограничена.

Следующий этап – удаление царапин. Вот где раздолье для абразивной пасты! Важен ее точный подбор (например, для обветренных или новых покрытий) – все зависит от степени износа поверхности. Не исключено, что придется поочередно использовать несколько типов полиролей.

Теперь пора наносить защиту. Держаться она будет тем лучше, чем тщательнее подготовлена поверхность. Но ничего вечного нет – обычный восковой состав прослужит около полугода. Срок сильно зависит от условий эксплуатации – всего одна поездка за несколько сот километров по тридцатиградусной жаре наверняка обнажит кромки капота и крыши. Тогда как ежедневное томление в пробках защиту почти не разрушает – визит к косметологу можно отсрочить хоть на год.

Зато подход к нанесению препаратов у профи и любителей отличается кардинально. Главный принцип любительской серии – не навредить! То есть покрытие от ваших стараний, как минимум, не пострадает. Отсюда – щадящий режим воздействия. Чтобы удалить застарелые окислы и вывести большинство царапин, «пройти» всю поверхность с флаконом и тряпкой придется, возможно, не один раз. Благо, алгоритм работы не утомителен – нанес, высушил, стер, располировал. Кроме этого, разнообразие автокосметики позволяет выстроить стратегию ухода за кузовом по душе (ежедневно, после мойки, ежемесячно, посезонно и т. д.). Относительная трудоемкость компенсируется куда более (на порядок!) низким уровнем затрат.

С профессионалов спрашивают по другому счету. Набор препаратов у них сродни любительскому, но по эффективности воздействия гораздо мощнее. Работать вручную утомительно, поэтому на вооружении мастеров состоят шлифмашины. Обращаться с ними надо умело – не рассчитав усилия, лак недолго прижечь, доведя дело до перекраски. Очевидно, чтобы не вводить дилетантов в соблазн, профессиональные полироли в розничную продажу не поступают. Да и фасуют их соответственно: обычная доза – от литра до двадцати пяти! Труд профессионала стоит дорого (4–8 тыс. руб. за автомобиль), зато экономит владельцу не один выходной. Главное – не ошибиться в выборе мастерской.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР

Предварительную выбраковку можно сделать по телефону. Плохо, если диспетчер сразу объявляет фиксированную цену. Ведь объем работ (и их стоимость!), как мы знаем, зависят от состояния поверхности. Новый кузов обработать легче, чем видавший виды танк, не боящийся грязи. Поэтому предварительно можно согласовывать лишь порядок цен. Окончательный вердикт – после осмотра мастером. Кстати, не худо за-



Полный комплект для защитно-восстановительной обработки кузова.



Для каждого состава профессионалы используют особый полировочный круг.

На обработанной поверхности каплям воды не за что зацепиться.





Палатка, предназначенная для летнего кафе, – не лучшее место для полировки.

Не имея специального помещения, автомойки предлагают непрофильные услуги «заодно».

фиксировать итог на бумаге – проще будет разобраться со «спорными» повреждениями.

Минимальный срок обработки по полной программе – около восьми часов. Каждый сэкономленный час пойдет в ущерб качеству.

В разговоре поинтересуйтесь сопутствующими услугами (химчистка, восстановление пластика и т. д.) – чем шире ассортимент, тем лучше. Крупная фирма, как правило, больше дорожит репутацией.

Следующий этап отбора – визуальный контакт. Прежде всего обратите внимание на качество мойки. Важно все: оборудование, спецодежда, материалы. Если фирмачи экономят на замше, вряд ли они вдруг расщедрятся на что-то другое. Помещение, где полируют автомобиль, должно быть чистым и светлым. Никаких закутков прямо на линии мойки и отдельно стоящих времянок: пыль и грязь в союзе со шлифмашинкой натворят беды. Обычного освещения недостаточно – царапины хорошо видны лишь в косых лучах света. Марка препаратов большого значения не имеет при условии, что все они фирменные.

И последнее – оценить качество работ «на глазок» крайне сложно, ведь сверху кузов теперь покрыт сверкающим консервантом. Специалисты используют «сольвент-тест». Смысл в том, чтобы, обезжирив подозрительный участок, взглянуть на него под некоторым углом. Если вылезет сеть царапин – исполнитель схалтурил. Нам, надеюсь, такие не встретятся.

СКОЛЬЗКОЕ ДЕЛО

Чаще всего салоны автомобильной красоты встречаются при мойках. Услуга для мойщиков непрофильная, как бы «заодно». Отсюда – полная неразбериха с объемом и стоимостью работ. В одном из прайсов мы обнаружили целых шесть позиций! Обалдевшему от изобилия клиенту предлагали полировку тефлоновую, восстановительную, восковую, VIP (двухкомпонентную), эксклюзив (трехкомпонентную) и абразивную – в интервале цен от 700 до 7000 рублей. Попытка выяснить, в чем разница, ни к чему путному не привела. Проклиная в душе любознательных чайников, мастер-распорядитель, поднатужившись, пояснил следующее. Все работы ведут с помощью шлифмашины, а цена зависит от свойств препарата. На тефлоновую полировку идет относительно дешевый «Тартл вакс» (хотя препарат, судя по надписи на упаковке, предназначен для работы вручную!). При восстановительной краску якобы возрождают на 95% (на самом деле возвращает цвет только нанесение очередного слоя эмали). Остальное – чем дороже, тем лучше. Исчерпывающая информация! Оставлять здесь машину, пусть и казенную, мы все-таки не решились. «На банщиков неча пенять, для них сей доход – побочный», – рассудили мы и отправились навестить специализированные конторы.

Они, как правило, гнездятся по подземным муниципальным парковкам. Связано ли это с низкой арендной платой, не знаем, но одна очевидная выгода есть. Дело в том, что заезд на такую стоянку платный – около 100 руб. в час. То есть заскочить просто так, выяснить обстановку – не получится. Опять же – мойка. В том смысле, что своей у полировщиков обычно нет, а та, что в подземном паркинге, много дороже наземной. Выходит, приехав на консультацию к мастеру (на предмет уточнения стоимости полировки), клиент уже вложит в мероприятие четыреста–пятьсот рублей. Если останетесь на обработку, деньги за парковку верну... нет – оплатите посещение из своего кармана. Попробу... не согласиться!

Согласившихся может... поджидать очередной сюр-приз. Например, предвари-тельно согласованная стои-мость относится лишь... к восстановительной поли-ровке. То есть в результате в... получите прекрасный полу-фабрикат, подготовленный ... нанесению защитного сло... За последний придется за-платить дополнительно. Кт... же откажется! Все равно к... отдать кучу денег за подго-товку поверхности, а покр... сить автомобиль веник... Правда, есть чем утешитьс... хоть и обдерут, но отполир... ют до блеска. Глаз не от... дешь! Ну а тот, кто гармон... предпочитает алгебру, мож... творить красоту собствен... ми руками.

Редакция благодарит ком... нию «CHIPSAWAY РОССИЯ» ... помощь в подготовке мат... риала.

Независимый тест тормозных колодок Allied Nippon для ВАЗ 2108

ТОРМОЗИ ПРАВИЛЬНО

Продукция компании Allied Nippon давно представлена на российском рынке автозапчастей, это - дисковые и барабанные тормозные колодки, тормозные диски и гидравлические цилиндры. Ассортимент охватывает широкий модельный ряд японских, азиатских, европейских и российских автомобилей.

На страницах журнала "За рулем" уже публиковались тесты колодок "Эллайд Ниппон" для азиатских и европейских автомобилей. Сегодня мы хотим познакомить наших читателей с результатами независимого теста тормозных колодок "Эллайд Ниппон" для легковых автомобилей отечественного производства, проведенного испытательным центром НАМИ.

Сразу хотим отметить, что в лабораториях НАМИ было проведено множество испытаний различных дисковых и барабанных колодок "Эллайд Ниппон" для автомобилей российского производства, а отчет легко уместился на 15 страницах. Не имея возможности в рамках этой статьи опубликовать все материалы, мы подробно остановимся на тесте "FADE", или "Горный серпантин", а желающие могут посмотреть весь отчет о испытаниях в Интернете на официальном сайте российского представительства компании Allied Nippon по адресу www.allied-nippon.ru в разделе "О продукции"\"тесты и сертификаты".

Для проведения тестов был взят серийный, не вентилируемый, вазовский диск и комплект колодок с маркировкой ADB 0173 безасбестовые. Область применения - передний тормоз ВАЗ - 2108-99. В упаковку вложена инструкция по установке на 18 языках, включая русский. Ориентировочная цена в магазинах - 270 руб.

После приработки колодок, до прохождения теста "FADE", при определении эффективности отдельных торможений колодки показали максимальный коэффициент трения 0,45 и устойчиво работали до температуры 500°С на поверхности трения, правда, с уменьшением коэффициента трения до 0,30, - что полностью соответствует ТУ АвтоВАЗа. Во время испытаний "FADE" колодки "Эллайд Ниппон" также оказались на высоте. Этот сложнейший тест состоит из двух циклов, в каждом из которых имитируется многократное циклическое торможение, как на горной дороге. Испытание состоит из 25 торможений со скорости 100 км/ч до 50 км/ч - с 45-секундными перерывами на раскрутку маховика стенда, второй цикл аналогичен первому и выполняется после полного остывания тормозного узла. Наибольший интерес представляет результат последних торможений и разброс показаний коэффициента трения между первым и вторым циклами, когда достигается температура более 450°С. В течение испытания с ростом температуры как на первой части теста, так и на второй был продемонстрирован стабильно высокий коэффициент трения. По результатам цикла восстановления рабочие характеристики не только не уменьшились, но даже увеличились в среднем на 15%. На графиках видно, что характеристики полностью соответствуют ТУ АвтоВАЗа, а при максимальных температурах превышают их. После теста "FADE" на тесте по определению эффективности отдельных торможений максимальный коэффициент трения возрос до 0,51 что позволит остановить автомобиль в режиме единичного торможения эффективнее на 30%, чем предписано ТУ АвтоВАЗа. А при температуре 500°С коэффициент трения не снижался ниже 0,34 (хотя таких температурных режимов на обычном серийном автомобиле достичь крайне сложно). Во время тестов на износ и на отрыв накладки от металлической пластины колодки показали более чем двойное превышение норм ТУ АвтоВАЗа. При визуальном осмотре колодок, прошедших полный цикл тестов, значительных дефектов, трещин и других механических повреждений не обнаружено.

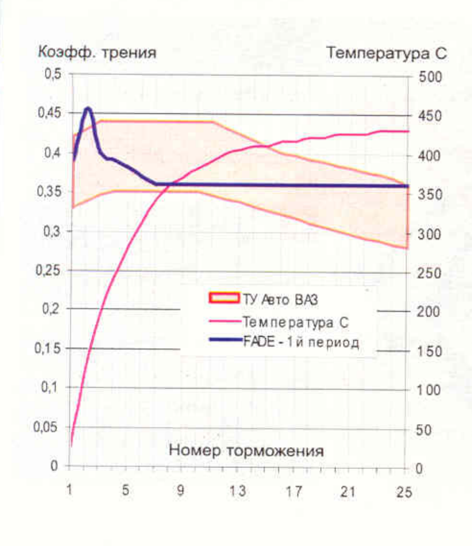
Вывод можно сделать такой: колодки фирмы Allied Nippon полностью соответствуют требованиям ГОСТа и ТУ АвтоВАЗа, имеют высокие и стабильные характеристики, малое значение износа, высокое качество изготовления. С этими колодками вы всегда можете быть уверены в правильной и безопасной работе вашей тормозной системы.

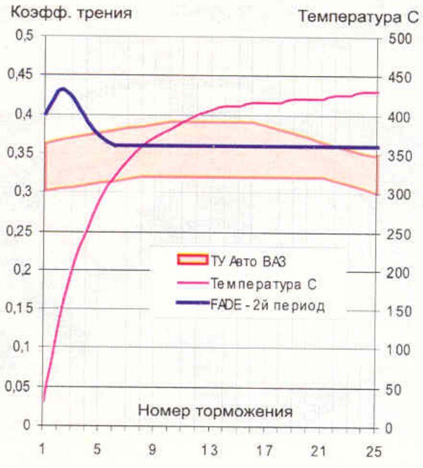


Сейчас в Россию поставляются четыре типа дисковых тормозных колодок "Allied Nippon"

- Черно-красная упаковка для японских азиатских и российских автомобилей.
- Упаковка с надписью HEAVY DUTY для тяжелых машин и внедорожников 4x4.
- Упаковка с надписью SPORTLINE для спортивного тюнинга серийных автомобилей.
- Сине-бежевая упаковка для европейских автомобилей с сертификацией Е-марк.

Подробности смотрите на сайте www.allied-nippon.ru





О ЧЕТЫРЕХ НОГАХ

Геннадий Емелькин

Полезность устройств вроде антиблокировочной системы тормозов давно перестала вызывать споры. Да и цена такого дополнения (для российской машины около 400 у.е.) не кажется завышенной.

По достоинству оценив роль ABS в предотвращении аварий, наши законодатели обязали оснащать ею автобусы категории М2 с числом пассажирских мест свыше восьми, в которую попали «Газель» и «Соболь». С начала 2003 года такие машины, укомплектованные системой ABS-5.3 фирмы «Бош», сходят с конвейера серийно. Снаружи догадаться о наличии устройства можно лишь по ярко-желтой окраске кузова – какие-либо надписи на машине отсутствуют. Иное дело – с изнанки.

Приглядимся к главному тормозному цилиндру (фото 1). Видите эту бобышку снизу? Она указывает на то, что в поршне вторичной полости появился центральный клапан.

На фото 2 – сердце ABS, гидроагрегат, содержащий клапанную часть, электронасос, электронный блок управления. Закреплен на левом лонжероне ниже расширительного бачка системы охлаждения двигателя.

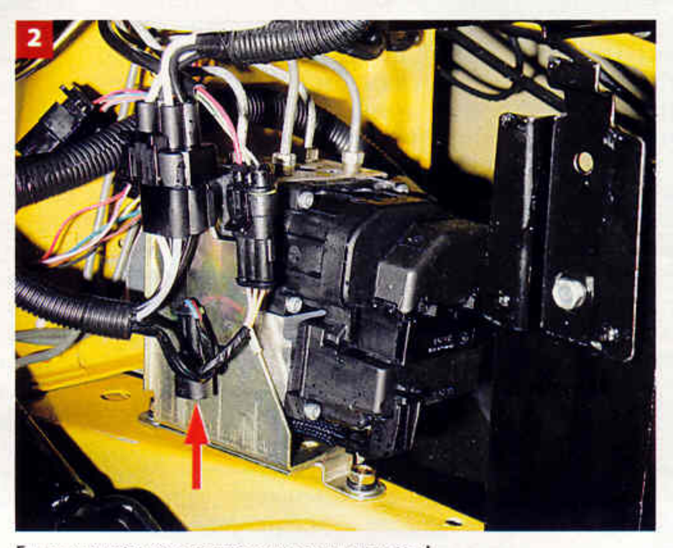
Система «Бош-5.3» – трехканальная, с четырьмя датчиками. Два канала регулирования отвечают за торможение левого и правого передних колес, третий – за задние колеса. Передние колесные датчики (фото 3) закреплены на поворотных кулаках, задние – на фланцах цапф (фото 4), причем передние для «Соболя» и «Газели» различаются, а задние одинаковы (фото 5). Правда, отличия сводятся к расположению фиксирующих втулок кабеля, но «умельцы» должны понимать важность вопроса. Разумеется, доработанные под крепления датчиков и импульсных зубчатых роторов детали пригодны для установки на автомобиль, не оснащенный ABS.

В приводе задних тормозов на прежнем месте сохранился регулятор тормозных сил – ограничивая давление в заднем контуре, он снижает нагрузку на исполнительный механизм (фото 6).

Электрическая часть системы защищена двумя плавкими предохранителями. Один – на 60 А, находится в моторном отсеке возле батареи (фото 7), второй – в коробке предохранителей слева под панелью приборов (фото 8).

Электронный блок управления – со встроенной самодиагностикой. При включении зажигания на щитке загорается красная контрольная лампа. Если она не погаснет в течение двух-пяти секунд – что-то не в порядке. ABS при этом отключится и тормоза станут работать как обычные. Питание контрольной лампы орга-

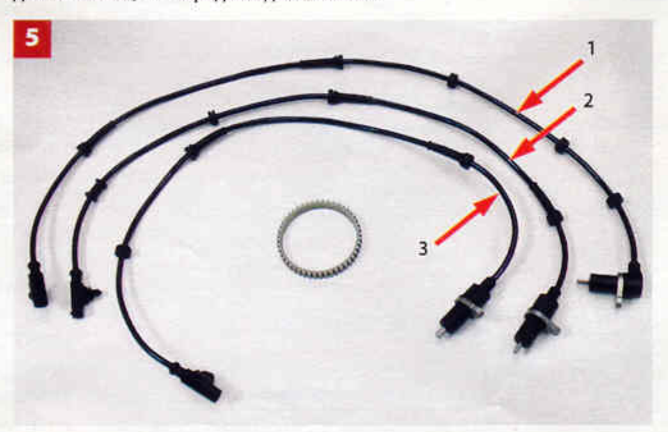

У нового главного цилиндра снизу бобышка.


Гидроагрегат: неподготовленного впечатляет!


Передний колесный датчик – на поворотном кулаке.


Задний колесный датчик на фланце.

Колесные датчики и зубчатый ротор: 1 – общий задний; 2 – передний для «Соболя»; 3 – передний для «Газели».




Регулятор давления на своем посту.

Предохранитель на 60 А возле АКБ.



Предохранитель ABS в салоне.



9



Тестеры для диагностики ABS, рекомендованные ГАЗом.

низовано так, что если провод, соединяющий ее с блоком управления оборван, она при включенном зажигании горит постоянно, как при неисправности ABS.

Диагностический разъем ABS-5.3 двухконтактный. Закреплен на кронштейне гидроагрегата (стрелка на фото 2). Для считывания кодов неисправностей нужно перед включением зажигания соединить L-линию (красный провод) с «массой». После включения зажигания сигнальная лампа ABS начнет мигать – блок вошел в режим считывания кодов неисправностей, теперь провод можно отсоединить от «массы». Подсчитав количество вспышек, по таблице определим код ошибки (их 26).

После выключения зажигания блок управления выходит из режима считывания. К сожалению, информация доступна лишь специалистам. В отличие от других автопроизводителей, таблицы кодов завод ГАЗ предоставляет только своим сервисным центрам, где есть обученный персонал, оборудование и документация для определения и устранения неисправностей такой высокоинтеллектуальной системы, как ABS-5.3.

Есть и более прогрессивный способ выявления неисправностей ABS – с помощью тестера или компьютерной диагностической программы. Он позволяет установить не только характер неисправности, но и ее актуальность. На ОАО «ГАЗ» опробованы два таких тестера фирмы «Гамма Плюс» – ГМ-7.1.71 и ГМ-3 (фото 9). Они способны считывать раздельно информацию об актуальных и неактуальных (прошлых) ошибках, стереть последние, проверить правильность подключения датчиков и стоп-сигнала, а также управлять клапанами и электронасосом для заполнения гидроагрегата ABS после его замены.

Сами гидроагрегаты «Газели» и «Соболя» одинаковы. В случае поломки – только замена: разборка и ремонт не предусмотрены. Проделать это нетрудно самостоятельно. Если устанавливать уже заправленный жидкостью агрегат, то систему прокачиваем по давно известной схеме, начиная с заднего правого колесного цилиндра. С сухим гидроагрегатом процесс усложняется, ведь клапаны вторичного контура (сброса давления) «нормально закрыты» – открываются только при срабатывании ABS. Поэтому сначала прокачиваем гидропривод, а чтобы воздух быстрей его покинул, с помощью тестера несколько раз включаем электронасос (для этого предусмотрен режим прокачки). При открывании клапанов заполнится жидкостью и вторичный контур.

Остается лишь проверить сигнал, поступающий с колесного датчика в блок управления. Для этого вывешиваем колесо и, раскрутив его, следим за показаниями прибора. □

НЕ ПОТЕРЯЙ КОЛЕСО!



Анатолий Вайсман

Тот, кто видел саморазборку узла, когда запорное кольцо не удерживает в повороте полуось и та вместе с колесом «выстреливает» в сторону, вряд ли эту картину забудет.

Подшипнику «жигулевской» полуоси крепко достается на наших дорогах. Очередной клиент пригнал довольно свежую «четверку» с пробегом около 30 тысяч – а подшипнику левой полуоси уже срок вышел... На ходу – сильные стуки, причем с таким смещением тормозного барабана, что кромки щита снимали с него алюминиевую стружку (фото 1). Сняли полуось: в общем, ничего неожиданного. Как обычно, первым в подшипнике погиб сепаратор (фото 2), от которого мало что осталось. И, похоже, кое-что попадало под шарики, отчего некоторые потеряли форму. Само собой, пострадал и сальник – его заменили сразу. Потом поставили новую полуось, купленную в надежном магазине. Здесь сразу оговорюсь: беда, если купите «паленую» полуось, подшипник на которой заменили гаражные умельцы. Тот, кто видел саморазборку узла, когда запорное кольцо не удерживает в повороте полуось и та вместе с колесом «выстреливает» в сторону, вряд ли эту картину забудет.

Заводские полуоси (все 100%!) проходят проверку на специальных стендах – кольцо должно надежно держать осевую силу 2000 кгс. А каких гарантий ждать от «умельцев»? Однажды на наших глазах некто сажал кольцо, нагретое не как положено, до 320°С, а... докрасна. Завязался спор, после чего решили проверить усилие сдвига на стенде. Оно составило всего 50 кгс! И в этом нет ничего странного. При сильном нагреве сталь ведет себя почти как пластилин. Кольцо коробится, его размеры «уходят». Оторопь берет, когда вспомнишь, сколько таких «мастеров» предлагают свои услуги. Вы наверняка слышали, как легко заменить подшипник и кольцо, воспользовавшись костром и подходящей трубой.

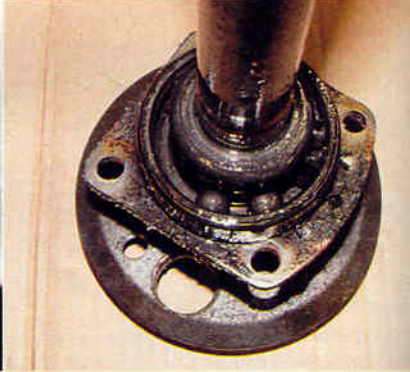
Как поврежденный подшипник заявляет о себе? Во-первых, шумом. Если дорожки колец выкрошились, слышен ровный гул. Довольно часто его путают с гулом редуктора, у которого не затянута гайка хвостовика. Как правило, в таких случаях мы прослушиваем машину на ходу. Если на «нейтрали» гул пропадает – не в порядке редуктор. Гул остался – подшипник. Часто разваливается сепаратор; в этом случае при вращении колеса можно слышать глухое периодическое уханье. Но возможны и удары, скрежет – вспомните нашего клиента. В локализации источника шума нам помогает фонендоскоп, а владельца машины эта операция зачастую избавляет от лишних трат. Ведь на шумах так часто обманывают неопытных людей, навязывая замену более дорогих узлов и агрегатов!

Еще один знак беды - большой радиальный люфт подшипника. Вывесив колесо, энергично покачиваем вверх-вниз. Люфт «убитого» подшипника большой (на уровне колеса – до миллиметра и больше), не заметить трудно. Это отражается на сальнике: через него начинается утечка масла. Когда меняют сальник, «потекший без причин» (неужто вы в это верите?), не проверив полуось, – это большая ошибка. Многие не ведают о том, как легко гнется полуось при ударе о бордюр и т. п. А ведь по заводским требованиям допустимая «стрела прогиба» не должна превышать 0,5 мм!

Что делать, если беда застигла в пути, а до сервиса или даже автомагазина очень далеко? Осторожно ехать, то есть потихоньку, без резких ускорений и торможений. Не будем забывать, что начавший рассыпаться подшипник может заклинить. А доехав до места, немедленно ставить новый! Поврежденный подшипник способен быстро разбивать посадочное место в балке заднего моста – менять ее весьма дорого. А деньги счет любят.



Здесь был подшипник.



Сепаратор лопнул – шарики разбежались.

ЭКСПЕРТИЗА ЭЛЕМЕНТОВ ПОДВЕСКИ "ЧЕМПИОН"

Установлено, что одними из самых надежных и безопасных элементов подвесок современных российских легковых автомобилей являются шаровые опоры и рулевые наконечники ПО "Трек" серии "Чемпион". Их по праву причисляют к элите отечественных автозапчастей, поставляемых на рынок. Как правило, при проведении экспертных замеров они лидируют с существенным отрывом, поэтому их всегда можно встретить в числе победителей. Именно поэтому сравнить их параметры между собой представляется наиболее интересным.

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2101-07 (верхний)	Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2108-09	Рулевой наконечник "Чемпион" ВАЗ 2101-07
		
Ресурс - не менее 60 000 км Цена в Москве 155-170 руб.	Ресурс - не менее 60 000 км Цена в Москве 155-170 руб.	Ресурс - не менее 60 000 км Цена в Москве 145-160 руб.

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2101-07 (верхний): Цельнометаллический корпус исключает возможность выбивания нижней части. Верхнее запорное кольцо "вживляется" в корпус методом пластической деформации. Зазор в шарнире компенсируется специальной уплотнительной прокладкой. Палец, получаемый методом холодной высадки, подвергается поверхностному упрочнению. Заложенная смазка гарантирует работу в течение всего срока службы. Оригинальный полиуретановый чехол исключает влияние внешних факторов. Корпус шарнира защищен ударопрочным покрытием, наносимым по технологии химического оксидирования.

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2108-09: Цельный корпус, получаемый методом объемной штамповки, исключает возможность деформации и появления усталостных трещин. Сборка шарнира ведется методом пластической деформации. Палец, получаемый методом холодной высадки, подвергается поверхностному упрочнению. Заложенная смазка гарантирует работу в течение всего срока службы. Узел защищен полимерным куполообразным чехлом с нижним и верхним пружинными стопорными кольцами. Корпус шарнира защищен ударопрочным покрытием, наносимым по технологии химического оксидирования.

Рулевой наконечник "Чемпион" ВАЗ 2101-07: Цельнокованый корпус без закатного дна. Специальной формы вкладыш из материалов нового поколения позволяет обходиться без дополнительных пружин и сам играет роль амортизирующего элемента. Палец, получаемый методом холодной высадки, подвергается поверхностному пластическому упрочнению. Специальная смазка значительно снижает износ, гарантирует работу в течение всего срока эксплуатации. Полиуретановый чехол с пружинными кольцами надежно защищает узел. Корпус шарнира защищен ударопрочным покрытием, наносимым по технологии химического оксидирования.

ПАТЕНТНАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2101-07 (верхний): Конструкция шарового шарнира "Чемпион" и способ сборки имеют патент на изобретение. Защитный чехол "Чемпион" имеет свидетельство на полезную модель.

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2108-09: Конструкция шарового шарнира "Чемпион" и способ сборки имеют патент на изобретение. Защитный чехол имеет свидетельство на полезную модель.

Рулевой наконечник "Чемпион" ВАЗ 2101-07: Конструкция шарового шарнира "Чемпион" и способ сборки имеют патент на изобретение. Защитный чехол "Чемпион" имеет свидетельство на полезную модель.

ЭКСПЕРТНЫЕ МНЕНИЯ ИСПЫТАТЕЛЕЙ И АВТОСПОРТСМЕНОВ

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2101-07 (верхний): Отлично приспособлены для езды по трудным дорогам и бездорожью. Одни из немногих опор, которые ставят спортсмены-гонщики на машины для ралли-рейдов. Соответствуют требованиям прочности и надежности, предъявляемым к специально подготовленным автомобилям.

- ⊕ высокие эксплуатационные показатели, превышает требования сборочных конвейеров
- ⊖ дефицитен в разгар сезона

Шаровой шарнир "Чемпион" ВАЗ 2108-09: Рассчитаны на экстремальные условия эксплуатации. Руководитель спортивной команды GT Club (Челябинск) А.Панченко: "Шарниры "Трек-Чемпион" обеспечивают надежность, необходимую, чтобы приехать к финишу первым. С ними не было проблем".

- ⊕ высокая надежность и безопасность, большой запас прочности для трудных дорог
- ⊖ не всегда комплектуется метизами

Рулевой наконечник "Чемпион" ВАЗ 2101-07: Принципиально новая конструкция, исключающая выдавливание "пальца". Руководитель спортивной команды GT Club (Челябинск) А.Панченко: "Рулевые наконечники "Трек-Чемпион" выдержали не одно испытание, к ним доверие полное".

- ⊕ революционное техническое решение, малый вес, надежная работа в любых условиях
- ⊖ редко в продаже "трапеция" в сборе

Усилие вырыва, кгс

	Шаровой шарнир ВАЗ 2101-07 (верхний)	Шаровой шарнир ВАЗ 2108-09	Рулевой наконечник ВАЗ 2101-07
Требование	2900	2100	2000
Трек "Чемпион"	7000	5500	2445
Шкала	2000 – 7000	1000 – 6000	1500 – 2000 – 2500

Усилие выдавливания

Шаровой шарнир ВАЗ 2101-07 (верхний): ! В шаровых опорах "Чемпион" выдавливание "дна" исключено в силу конструктивных особенностей

Шаровой шарнир ВАЗ 2108-09: ! В шаровых опорах "Чемпион" выдавливание "дна" исключено в силу конструктивных особенностей

Рулевой наконечник ВАЗ 2101-07 (Усилие выдавливания, кгс): Треб. 2500; Трек "Чемпион" 6000 (шкала 1000 – 6000)

Момент качания, кгс м

	Шаровой шарнир ВАЗ 2101-07 (верхний)	Шаровой шарнир ВАЗ 2108-09	Рулевой наконечник ВАЗ 2101-07
Требование	min 0,4 – max 1,3	min 0,4 – max 1,0	min 0,15 – max 0,6
Трек "Чемпион"	0,6 – 0,7	0,6 – 0,7	0,32 – 0,36

НЕ ВЕРЮ!

Геннадий Непряжин

А у вас такого не бывало? Скажем, выехали из Тулы на юг с полным баком, а уже под Мценском указатель показал выработку половины топлива. Дальше – совсем непонятно: бензина как будто прибавилось! В общем, заехав для заправки на АЗС, оставалось лишь заливать бак доверху и после расплачиваться. Неудобно… Особенно часто подобное бывает на автомобилях-ветеранах вроде нашей «семерки».



Ремонт прост.

Что же вызывает такие фокусы в работе указателя? Основная причина элементарно проста: стержень поплавка, отогнутый под прямым углом, – это ось, относительно которой прибор и работает. Вот только заметьте маленькую, но существенную деталь: слаботочная электрическая цепь, в которую входят реостат и его ползунок, замыкается через эту самую ось, а ее контакт с корпусом («массой») не всегда надежен – сопротивление его переменное. Отсюда и «глюки» указателя.

Избавиться от них несложно. Возьмем мягкий проводок (например, «косичку» от старой стартерной щетки) и припаяем одним концом к «массе», а другим – к стержню поплавка. Последнему это никак не мешает, указатель же станет работать четко.



Схема включения указателя уровня топлива.

«ПОКЛЕВКА»

Борис Ездаков

Даже двигатель марсианского корабля смолкнет, если кончится горючее. Вот отчего вопрос подачи топлива был важнейшим еще для первых автомобилистов и не утратил своего значения сегодня. На автомобилях с «плоскими» топливными баками, каких нынче абсолютное большинство, можно столкнуться с типовой неисправностью, о которой и пойдет речь.

…Еще вчера вы ездили на своем инжекторном ВАЗ-2110 и только радовались. Вдруг машина стала ощутимо «тупой», будто кто-то или что-то ее тормозит. Бывалый водила спешит заменить топливный фильтр. Сняв старый, видит, какая там грязь, и заранее предвкушает удовольствие от того, как резво помчится машина с новым. Но порой его подстерегает разочарование – и с новым фильтром автомобиль остается вялым.

Почему? Вероятнее всего, виновник слабости мотора – бензонасос или его фильтр. Эту неисправность легко обнаружить, измерив давление топлива в рампе. Если стрелка манометра даже на холостом ходу дергается, как многообещающий поплавок на рыбалке, – скорее всего, бензонасос придется извлекать. Впрочем, даже если у вас манометра нет, то насос все равно доставать придется… Надеемся, вам повезло, и слабая подача топлива не на «совести» изношенного бензонасоса, а всего лишь следствие сильного загрязнения фильтра грубой очистки, стоящего на входе в бензонасос. Важно понимать, что если узкое место здесь, то оно и ограничивает подачу, как бы мы ни прочищали «русло» ниже по течению!

На «десятке» и других ныне выпускаемых моделях ВАЗа лючок под задним сиденьем для доступа к насосу достаточно велик, вынуть насос легко. Там, где он тесен, остается выбирать меньшее из двух зол: либо увеличить лючок по месту, не снимая бака, либо слить бензин и снять бак. Последнее, если рядом нет ямы или эстакады, – дело хлопотное и, скажем прямо, небезопасное. Лучше все-таки увеличить лючок.

Наконец, насос снят. Приглядитесь к приемной сеточке – скорее всего, она выглядит как на нашем фото 1. Грязь бывает разного колера – желтоватого, красноватого, черного – в зависимости от «творческой фантазии» поставщиков бензина. Такие неисправности не связаны напрямую с пробегом автомобиля: нарваться на дрянное топливо можно и на первых пройденных тысячах.

Что же делать? Прежде всего полезно знать, что приемные сеточки нынче продаются отдельно от бензонасоса (фото 2). Но и своя еще послужит, если ее очистить. Подденьте отверткой и снимите. А дальше в ход идет жесткая (но не металлическая) щетка, смоченная очистителем карбюратора.

Другая причина топливного «голода» проявляется, если автовладелец, помяв где-то бензобак, забыл об этом и продолжает ездить. Дно, вмявшись, приподнимает бензонасос и бак, объем которого вроде бы мало изменился, на самом деле стал «недоисчерпаемым» – та часть топлива, что плещется ниже насоса, для него вообще недоступна, а при резких маневрах или, скажем, на крутом подъеме насос может подсасывать воздух – тогда рывков и «провалов» не избежать.

От отдела эксплуатации. Какие беды подстерегают тех, кто часто ездит с горящей лампочкой «резерва», журнал описывал неоднократно. А это еще один довод.

1

Знак беды.

2



Вмятое дно приподнимает бензонасос.



ПОГРЕБОК ДЛЯ ЗАПАСКИ

Владимир Арбузов

Те, кому хоть раз довелось воспользоваться запаской на ИЖ-2126, долго «благодарили» конструкторов машины за решение разместить ее под полом багажника. Если снять ее худо-бедно еще можно, то водрузить на место – перемажешься по уши. А если неудача пришлась на дождь и проселочную дорогу, так может статься, и вовсе не сумеешь засунуть ее обратно. Здесь нужна сноровка! Оказалось, раз и навсегда избавиться от этой мороки довольно просто – если, конечно, исполнитель обладает, помимо желания, слесарными навыками и местом для проведения доработки.

Идея – разместить запаску в нише в полу багажника, как это сделано на нормальных автомобилях. Саму нишу делаем из стальной бочки подходящего диаметра. Такую можно подобрать в магазинах для дачников. Главное – не ошибиться с размерами. Нужна бочка диаметром 580 мм.

Приложив запаску на место будущей ниши, снизу отмечаем центр и в этой точке сверлим в полике разметочное отверстие. Ориентируясь на него, изнутри багажника размечаем две окружности диаметром 560 и 580 мм (рис. 1). Они получатся неполными – нас интересуют только те части, что не касаются усилителей пола. Вырезаем меньший круг (удобнее электролобзиком) и образовавшиеся края днища багажника по диаметру 580 мм отгибаем вниз.

Отрезаем от бочки стакан высотой 180 мм, размечаем по месту и вырезаем под усилители пола два окна в боковине (рис. 2).

Вставляем получившуюся заготовку в вырез багажника, отгибаем верхний край на ширину 10 мм и приклепываем по периметру нишу к отбортовке полика (рис. 3). (Если есть электросварка-полуавтомат, нишу можно приварить, сняв бензобак и предприняв противопожарные меры.) Остается заделать герметиком швы, окрасить нишу и провести ей дополнительную антикоррозионную обработку.

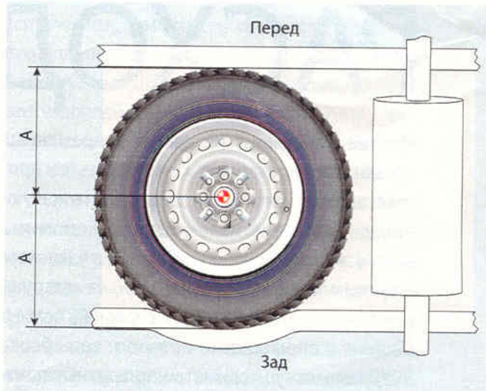


Рис. 1. Для разметки ниши прикладываем колесо снизу к полику багажника, размечаем центр и сверлим в полике отверстие. Ориентируясь на него, размечаем и вырезаем проем изнутри багажника.



Рис. 2. Проще всего нишу для запаски сделать из бочки, отрезав от нее стакан высотой 180 мм.

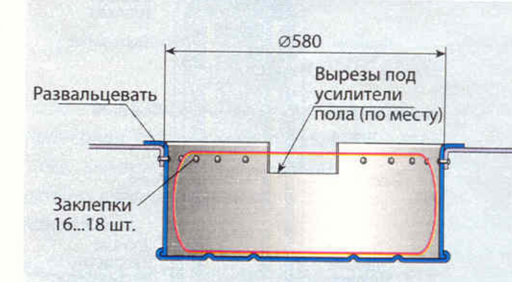
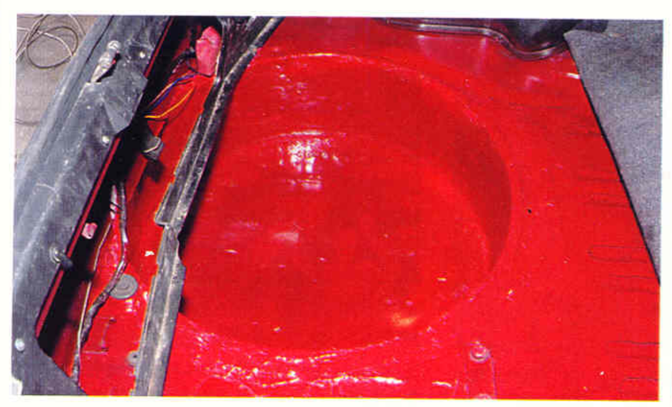


Рис. 3. Вставив развальцованный стакан в отверстие полика, приклепываем или привариваем его по периметру.



Развальцовку герметизируем и окрашиваем нишу в цвет автомобиля.



Снаружи нишу желательно защитить антикором.

РАСХОД И ПРИХОД

Геннадий Непряжин

Многие владельцы не самых современных машин все же стараются не отстать от прогресса. Чем, например, дооснастить какую-нибудь десятилетнюю «девятку», помимо всем известных украшений? Ну хотя бы маршрутным компьютером. Правда, на «старушке» сделать это несколько сложней, чем на машине с впрысковым мотором: ведь блока ЭСУД нет – откуда снимать маршрутные показатели? Но если следовать несложным правилам, маршрутный компьютер поставить все-таки можно.

Для этого нужно купить такой МК, у которого с обратной стороны есть колодка, показанная на фото 1. Это заводские МК для ВАЗ-2110–2112, Gamma, ШТАТ и др. Назначение выводов колодки у всех одно и то же (см. рис. 1), хотя нумерация может и не совпадать. Например, вывод «зажигание», какой бы цифрой ни был обозначен, остается на своем месте. Иначе говоря, любой компьютер из перечисленных, подключенный к колодке автомобиля, будет работать правильно. Но есть исключения: например, компьютер «Навигатор» – чтобы он работал, фирма предлагает переставить контакты в штатной колодке автомобиля. Ну кому такое придет в голову! Не стоит обзаводиться компьютером из серии «Мультитроникс» – вряд ли вам захочется делать для него переходники.

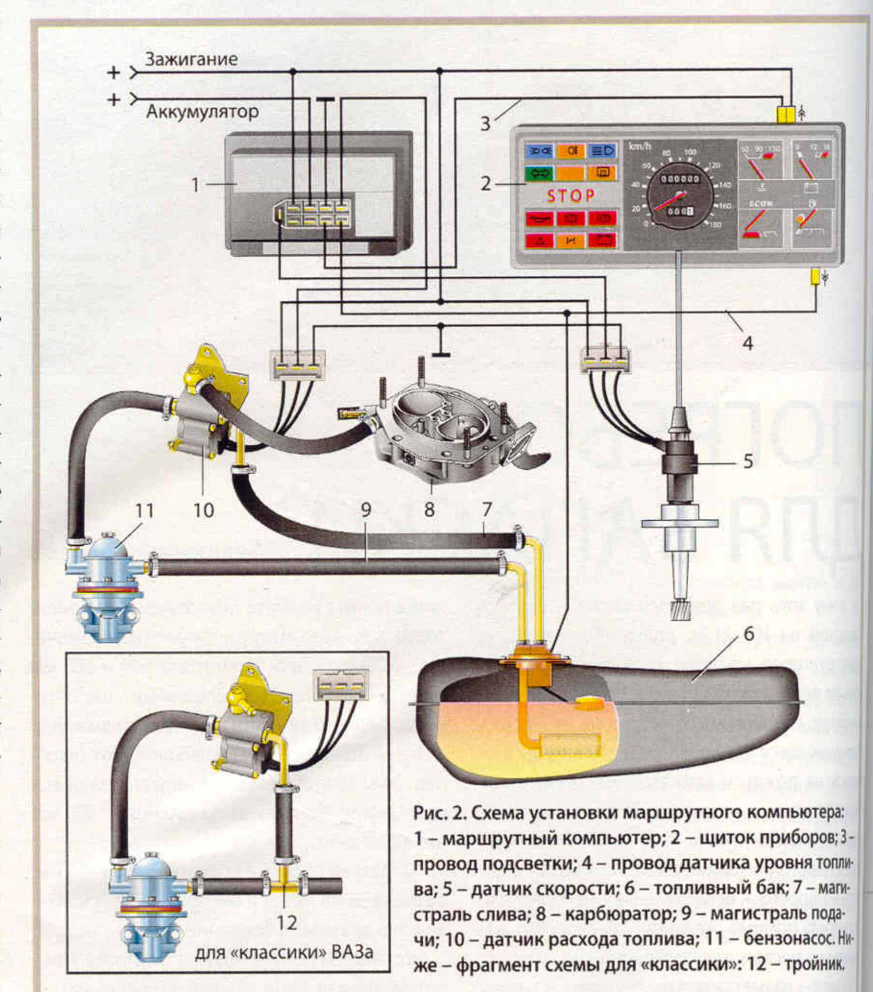


Рис. 2. Схема установки маршрутного компьютера: 1 – маршрутный компьютер; 2 – щиток приборов; 3 – провод подсветки; 4 – провод датчика уровня топлива; 5 – датчик скорости; 6 – топливный бак; 7 – магистраль слива; 8 – карбюратор; 9 – магистраль подачи; 10 – датчик расхода топлива; 11 – бензонасос. Ниже – фрагмент схемы для «классики»: 12 – тройник.

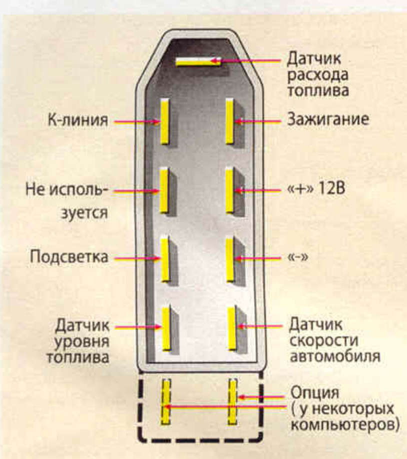


Рис. 1. Схема расположения выводов колодки МК.

В схеме на рис. 1 один вывод (слева, ниже вывода К-линии) свободный. Сама К-линия предназначена для считывания ошибок в системах впрыска – нам она не нужна. Если купленный МК эту функцию имеет, то при включении зажигания на табло высветится надпись «нет связи», но через две секунды она погаснет и МК перейдет в режим чтения маршрутных параметров: мгновенный, средний (в л/100 км) или суммарный за поездку расход топлива, пробег автомобиля, средняя скорость, максимальная скорость в поездке и т. д. Все показатели, связанные с расходом топлива, выводятся на экран.

1



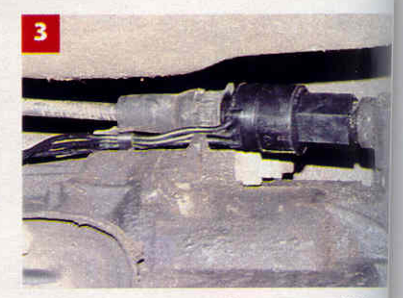
Соединительная колодка маршрутного компьютера ШТАТ. В ней 11 выводов, из которых нам потребуются семь.

2

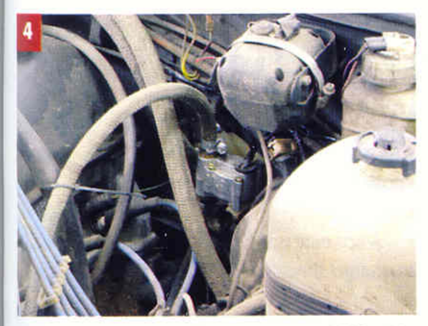


Комплект дооснащения: 1 – датчик скорости; 2 – датчик расхода топлива; 3 – маршрутный компьютер.

3



Датчик скорости на рабочем месте (ВАЗ-2107). Вид на коробку передач снизу автомобиля.


Датчик расхода топлива под капотом ВАЗ-2107.



Таков средний расход за всю поездку.

Два вывода внизу на схеме (см. рис. 1) обычно не задействованы. У некоторых МК их вообще нет. Иногда фирмы используют их для оценки других параметров – например, температуры за бортом и т. п.

Итак, подходящий компьютер у нас есть. Но чтобы он вычислял то, что мы от него ждем, ему нужна информация. Прежде всего, от ДСА – датчика скорости автомобиля (поз. 1 на фото 2). Какой купить?

Помните о двух важных деталях. Первая: вам нужен ДСА, соответствующий марке автомобиля. Сколько оборотов, например, должен сделать вал спидометра на один километр пути? Для легковых автомобилей ВАЗ это 1000 оборотов, а ГАЗ, АЗЛК и др. – 760 оборотов. На оборотной стороне ДСА это указано. В России других стандартов нет. Но это – лишь формальный, механический расчет. Реальная скорость задается не только оборотами колеса, но и размером шины, к тому же всякая шина по мере пробега изнашивается. А показания спидометра (особенно обычного механического) в той или иной степени «врут» в зависимости от тарировки его пружинки. Нас же интересует, соответствует ли купленный ДСА спидометру. Если в этом нет уверенности (например, для незнакомой иномарки), лучше проверить правильность выбора напрямую: покрутим спидометр вручную. Это займет несколько минут, зато результат наиболее достоверен. Второе требование самое элементарное: датчик скорости (фото 3) должен надежно крепиться к коробке передач и иметь выход под тросик привода спидометра.

Другой важный информатор для МК – датчик расхода топлива (поз. 2 на фото 2). Этот чувствительный прибор нужно врезать в топливную магистраль между бензонасосом и карбюратором (фото 4). Если карбюратор имеет штуцер слива лишнего топлива в бак («обратку»), как, например, «Солекс», заглушите его, а слив обеспечьте, как показано на рис. 2. Конструкция ДРТ это предусматривает. Для автомобилей без «обратки» используем схему с тройником. (Фрагмент такой схемы для вазовской «классики» показан внизу рис. 2.)

Конечно, нужно доработать и электрическую схему, купив соединительные колодки и провода, ориентируясь по схеме на рис. 2. Весь комплект узлов и деталей обойдется в 1600–1800 руб.

Расход топлива контролируется с очень высокой точностью, до долей миллилитра – МК же его «округляет» и выдает на дисплей с точностью 0,1 л, чего большинству автомобилистов вполне достаточно (фото 5). Показания не зависят от уровня топлива или его колебаний в бензобаке.

Как всегда, при подобных доработках автомобиля владелец – сам себе дизайнер. Где и как разместить компьютер в салоне? Ответить с ходу непросто. Решая данную задачу, в последнем вы сами убедитесь. Иногда идут на жертвы. Так, мы отказались от штатных часов на «консоли» ВАЗ-2107 – они есть в компьютере. Конкретные решения – за самим автовладельцем.

Не претендуя на лавры первооткрывателей, отметим, что в прошлом году мы оснастили, как выше описано, компьютерами автомобили ВАЗ-2107, 2108 и «Москвич-2141». Два компьютера ШТАТ и один Gamma отлично работают, радуя автовладельцев. □

ВАЗ-2110 ОТОПИТЕЛЬ

КОСИЧКА

Геннадий Непряжин

Промозглым утром начала осени водителю «десятки» захотелось тепла. Включил отопитель, а тот, минуту-две пошелестев, неожиданно смолк. Встал электродвигатель! На ходу – еще полбеды: хотя и слабо, теплый воздух из отопителя в салон все же попадал, а вот в пробках воцарялась в машине Арктика. Кузов как-никак железный, теплым мехом не обит…

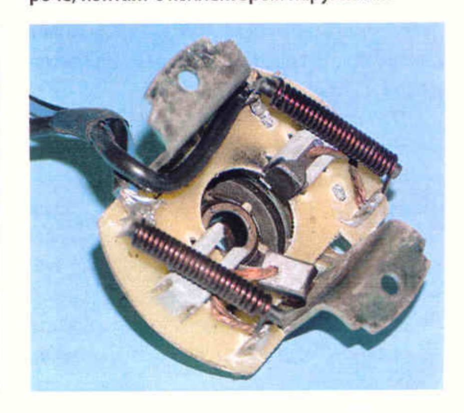
Пару раз электродвигатель все же включился, но жужжал неуверенно – это навело на мысль, что скорей всего дефект скрывается в щеточном узле. Действительно, беглая проверка наружной цепи ничего не дала – пришлось демонтировать электродвигатель с вентилятором. На «десятке» это не самая простая работа, но описана уже не раз – возвращаться к ней не будем (см. фото).

Дальнейшее очень просто. Отверткой немного приподняли дроссель, щетка освободилась, и мотор заработал как положено. Осталось все собрать – морока, конечно… Но и менять мотор не легче! К тому же новый, из магазина, мотор в свете последних технологических достижений – настоящий кот в мешке: кто знает, долго ли протянет? А родной мы проверили: обмотка вряд ли подведет, щетки тоже. Выходит, не только в сэкономленных деньгах счастье. Уверенность в машине – великая вещь! □

Вот он, электродвигатель в сборе с «беличьим колесом» вентилятора. Подключенный напрямую к аккумулятору, он неожиданно заработал! Правда, вращался неровно – то быстрей, то медленней. Это чаще всего указывает на проблемы со щетками. Щеточный узел закреплен двумя винтами – сейчас вывинтим…



Ба… Да вот же он – дефект! Видите: одна щетка подвижная – пружина ее выталкивает. А у другой «косичку» защемило дросселем (очевидно, при сборке на заводе), что ограничило ход щетки. Пока его хватало, электродвигатель работал. Когда щетка, изнашиваясь, стала короче, контакт с коллектором нарушился.



ОТВОРИ ПОТИХОНЬКУ ОКОШКО...

Геннадий Непряжин

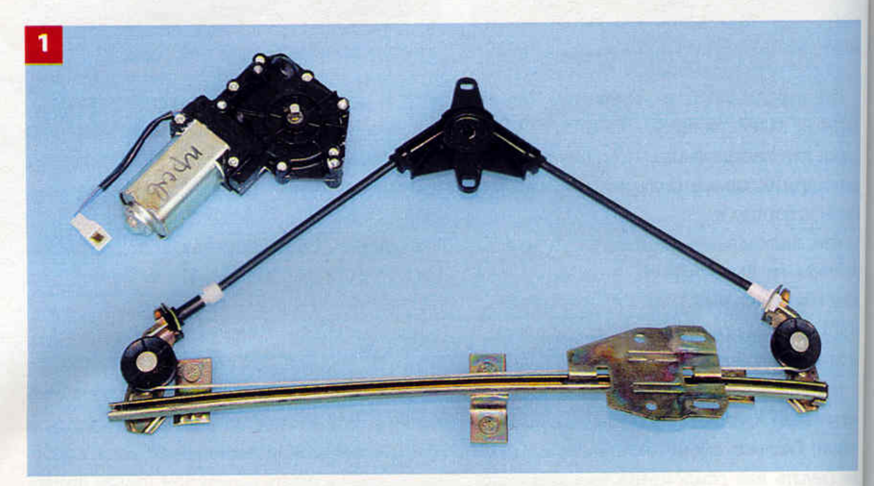
Замечательная штука электрический стеклоподъемник! Но... какой купить, где, почем? Как поставить?

Начнем с выбора. Здесь нужно помнить о таких нюансах, которые, увлекшись, иные не учитывают – например, шумность механизма, скорость подъема и опускания стекла, цену. А еще – то, что не всякий отказ стеклоподъемника легко устранить, особенно на обочине дороги. Если стекло замрет в закрытом состоянии – дело дрянь, особенно в жаркое время. Ничуть не лучше, если оно опущено, а за бортом дождь со снегом... Итак, поставим важнейший вопрос: можно ли будет опустить (поднять) стекло при отказе электропривода? Поинтересоваться следует не только у продавца, но и почитав описание устройства: оказывается, многие конструкции на это не рассчитаны. Те, что есть в продаже, можно довольно четко разделить на три категории.

К первой отнесем штатные стеклоподъемники, например, ныне устанавливаемые ВАЗом на «девятки» и последующие модели (фото 1). Важное их достоинство в том, что для установки нужно лишь снять прежние, ручные и прикрутить электрические (и конечно, подключить электропитание!). Что-либо сверлить, пилить, отрезать и т. п. не требуется. Ремонтопригодность – на высшем уровне: в продаже есть запчасти, цены вполне умеренные. Например, трапеция на фото 1 не дороже 200 руб., а мотор с редуктором – около 450 руб. Скорость работы стеклоподъемника достаточно высока, но не настолько, чтобы покалечить зазевавшегося человека. Шум несильный – в самый раз для контроля работы на слух. Когда автомобиль катит по неровной дороге, стеклоподъемник ничем не выдает своего присутствия – не грохочет, не скрипит. А вот недостаток – тот, о котором уже сказано: в случае поломки электропривода вы попадаете в неприятную ситуацию. Не исключено, что придется вскрывать дверь, разбирать механизм и, высвободив стекло, искать способ его фиксации в подходящем положении.

Вторая категория – стеклоподъемники, поставляемые в торговлю в расчете на интерес покупателя. Вот, например, на фото 2 механизм одной уральской фирмы, который мы опробовали на «десятке». Детали привлекают солидностью: впечатляют могучие зубчатые «рельсы» и рычаги, японского производства моторедуктор, здесь же в комплекте необходимые кнопки и пучок проводов. Однако установка стеклоподъемников оказалась довольно хлопотной. Рамка, удерживающая стекло, движется вместе с мотором по направляющему «рельсу», и нам пришлось позаботиться о правильной длине проводов, идущих к мотору, и их разумной прокладке – чтобы не натягивались, но и не провисали, грозя попасть куда не следует. Повозились с ними!

А вот еще один недостаток: «рельс», хотя и выглядит внушительно, оказался недостаточ-



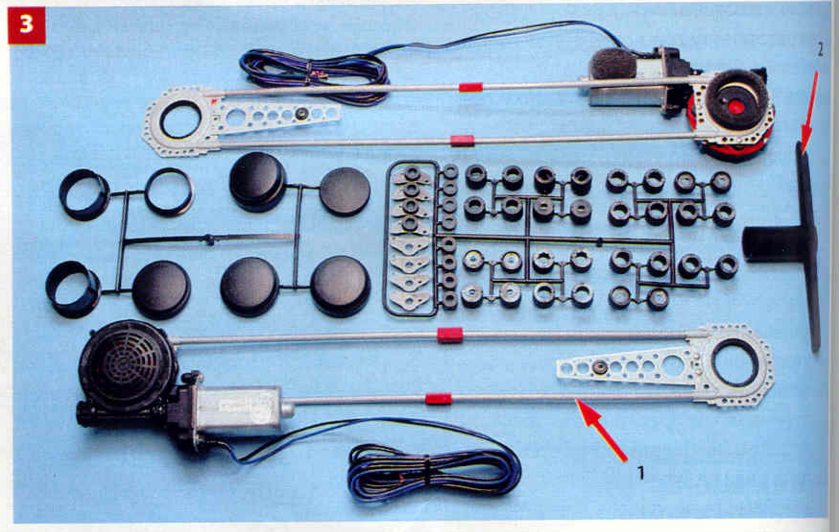
1

Штатный стеклоподъемник ВАЗ взаимозаменяем по месту с ручным.



2

«Японоуралец» доставил хлопоты при установке.



3

Накладной стеклоподъемник SPAL: 1 – трос; 2 – ручка.



Блок из четырех кнопок. Такой желателен при установке электроприводов во все четыре двери.



Есть и раздельные кнопки...

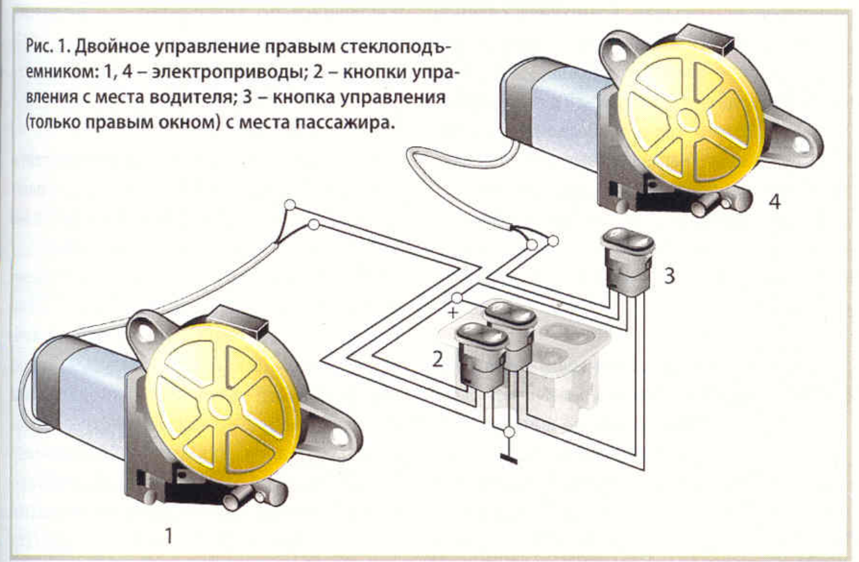


Рис. 1. Двойное управление правым стеклоподъемником: 1, 4 – электроприводы; 2 – кнопки управления с места водителя; 3 – кнопка управления (только правым окном) с места пассажира.

но жестким. При подъеме стекла выгибается наружу, на ходу погромыхивает. Наконец, этот стеклоподъемник довольно медлителен, а его ремонтопригодность – никакая. Во всяком случае, нам (в Москве!) найти какие-либо запчасти не удалось.

Иногда в продаже встречаются другие варианты. Например, мотор крепится к двери на уровне подлокотника – причем наглухо, никаких шумоподавляющих втулок нет и в помине. О том, что мотор включился, тотчас узнают водители других автомобилей. Панель двери резонирует, выпучивается так, что, того гляди, пистоны обшивки выскочат.

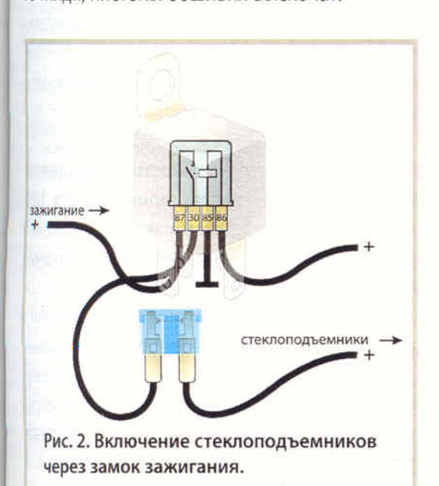


Рис. 2. Включение стеклоподъемников через замок зажигания.

Третья категория – накладные стеклоподъемники. На фото 3 – итальянские SPAL. Очень удобны в монтаже. Независимо от конструкции двери достаточно снять ее обшивку, вместо ручки установить тросик **1**, а сам мотор расположить так, чтобы ничто внутри двери не мешало его работе. Освободившуюся ручку положить в «бардачок». Или пусть там лежит ручка **2** из комплекта: в случае отказа электропривода стекло можно двигать, вращая валик ручкой. Медленно, но верно. Итальянский электропривод показался нам самым малошумным – и при том довольно быстроходным.

Цены стеклоподъемников двух последних категорий – 2200–2800 руб. Мы считаем, что предпочтительнее, конечно, третья. Кстати, запчасти для SPAL мы встречали в магазинах.

Схемы подключения стеклоподъемников указаны в прилагаемых инструкциях. Но кнопки управления заслуживают отдельного разговора. Если предполагаете сделать дублированное управление (рис. 1), то для этой цели необходимые кнопки, показанные на фото 4 и 5 (поз. 1). Их внутренняя коммутация для этого самая подходящая. Для более простых схем подходят любые кнопки, в том числе и такие, как на фото 5 (поз. 2).

Схемы управления стеклоподъемниками, запитанными от «+» зажигания, следует подключить через реле и предохранитель на ток не ниже 15 А (рис. 2). □



На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей



1. При работе двигателя ВАЗ-21103 из радиатора системы охлаждения в расширительный бачок струится «Тосол». Это нормально или нет? Специалисты СТО объяснить не смогли.

Конструкция системы охлаждения двигателей «десяток» такова, что жидкость постоянно циркулирует через все зоны системы, включая расширительный бачок. Это способствует удалению воздушных или паровых пробок. Одновременно такая схема обеспечивает подпитку жидкостью зоны входа в насос (через нижний шланг), что повышает его кавитационную стойкость.

2. Знакомый утверждает, что по цвету нагара на изоляторах свечей можно определить, пора ли промывать форсунки. У меня на ВАЗ-2111 нагар светло-песочного цвета. Что вы скажете?

По виду нагара на тепловом конусе свечей невозможно объективно судить о работоспособности форсунок. Светло-песочный его цвет – это один из оттенков, указывающих на исправное состояние двигателя. В то же время оценка внешнего вида свечей зажигания важна при диагностике двигателя. Прежде всего следует учитывать возможную разницу состояния свечей в цилиндрах, причем цвет нагара зависит как от преобладающих режимов работы двигателя (в долгосрочном смысле), так и от того, как он работал перед остановкой. На цвете нагара сказываются присадки в топливе, температура окружающей среды, неисправности системы зажигания, отклонения в составе рабочей смеси, попадание в камеру сгорания охлаждающей жидкости и масла.

3. Говорят, рабочий объем двигателя ВАЗ-21011 («классика») можно увеличить, поставив коленвал 2103 и укоротив шатуны?

Применение в двигателе ВАЗ-21011 коленчатого вала 2103 с радиусом кривошипа 40 мм (взамен коленвала 2101 с радиусом кривошипа 33 мм) в сочетании со штатными поршнями 21011 требует установки шатунов с уменьшенным на 7 мм (со 136 до 129 мм) межцентровым расстоянием. Укороченных шатунов ОАО «АВТОВАЗ» не производит.

Тем не менее кое-где практикуется переделка двигателя ВАЗ-21011 с использованием кустарно изготовленных шатунов. Рабочий объем при этом увеличивается с 1294 до 1568,5 см³. Конечно, требуется перенастройка систем зажигания и питания. Одновременно возникает и юридический казус: двигатель, числящийся по документам как ВАЗ-21011, фактически приобретает параметры ВАЗ-2106. ОАО «АВТОВАЗ» не рекомендует подобных «усовершенствований».

4. Допустима ли установка поршней двигателя автомобиля ВАЗ-21104 на полуторалитровый 16-клапанник 2112? Если да, то как это отразится на его характеристиках?

По габаритно-присоединительным размерам установка поршней двигателя 21124 на мотор 2112 возможна, но приведет к снижению геометрической степени сжатия. Это повлечет за собой увеличение расхода топлива на частичных нагрузках. Кроме того, форма камеры сгорания в поршне 21124 провоцирует рост токсичности отработавших газов, преодолеть который самостоятельно не удастся. Поэтому ОАО «АВТОВАЗ» не рекомендует ставить поршни двигателя ВАЗ-21124 1,6 л на двигатель ВАЗ-2112 1,5 л.

На ГАЗе:

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН расчетно-аналитический отдел (1, 5)
ЮРИЙ СКРЕБКОВ КО шасси (2, 4)
ЕВГЕНИЙ ТРИФОНОВ бюро испытаний шасси (3)



1. Купив «Волгу» ГАЗ-31022, я переделал ее, модернизировав практически до ГАЗ-31105. Однако мой автомобиль – с кузовом универсал, отчего в ГАИ теперь не знают, какую модель указать в ПТС. Подскажите выход.

В подобных случаях к модернизации следует приступать не раньше, чем получите разрешение ГИБДД. Для этого нужно обратиться в технический отдел ГИБДД с заявлением, в котором содержится перечень предстоящих изменений конструкции. А уже законно переоборудованный автомобиль представляют в ГИБДД, где оформят сделанные в нем изменения. При этом модель автомобиля не меняется.

2. Когда торможу на «Газели» с ABS «Бош» на сухом асфальте, машина отклоняется в сторону. Допустимо ли это, чем вызвано?

Вам необходимо тщательно проверить состояние тормозных механизмов, рулевого управления и подвески и устранить возможные неисправности. В дорожных условиях при торможении с начальной скорости 40 км/ч автомобиль не должен выходить из нормативного коридора шириной 3 м (ГОСТ Р 1709-2001).

3. Моя «Волга» ГАЗ-31029 1997 года прошла около 200 тыс. км. Стало беспокоить ухудшение устойчивости: даже на прямой трассе машина будто плавает, ее приходится ловить рулем. На что обратить внимание в первую очередь?

Прежде всего на то, чтобы колеса и шины, давление в них и т. д. соответствовали требованиям руководства по эксплуатации. Затем проверить и при необходимости откорректировать углы установки передних колес.

4. Видел недавно «Газель» с системой ABS германского производства – владелец хвалит. Я вожу людей, меня волнуют вопросы безопасности. Можно ли прежние машины, вроде моей, оснастить такой системой? Кто может это сделать? Дорого ли обойдется?

С января 2004 года все «газели», предназначенные для работы в качестве маршрутных такси, выпускаются с ABS. Комплекты ABS для установки на автомобили «Газель», выпущенные раньше и находящиеся в эксплуатации, ОАО «ГАЗ» не производит. А без этих комплектов, естественно, и переоборудование прежних автомобилей невозможно.

5. Чем объяснить странность в поведении ГАЗ-31105: на скоростях примерно до 120 км/ч или свыше 140 км/ч машина отлично держит дорогу, а вот в указанном промежутке 120–140 ее раскачивает?

Такова особенность конструкции данного автомобиля. На разных экземплярах машин это явление сказывается в большей или меньшей степени, что зависит от жесткости упругих элементов и характеристик амортизаторов. Кроме того, косвенно сказывается и аэродинамика автомобиля.

…исьма потребителей



…Здравствуйте, уважаемые господа — производители «РиМЕТа». История произошла со мной и моим «ИЖом». После поездки в командировку в Ульяновск, начал «подвывать» мост, как потом выяснилось, полетела главная пара заднего моста. После замены ситуация улучшилась совсем немного. После трехкратной регулировки, при… в разных сервисах, мост как «выл», так и продолжал «выть». Мне уже начали говорить, что, мол, поездишь — само приработается и перестанет. Но я решил применить последнее средство — ваш «РиМЕТ» (трансмиссионный). Оговорюсь сразу, всем рассказам о нем, не очень верил, но… был очень приятно удивлен. …вально после 250-300 км пробега мост замолчал и сейчас, после почти 6000 …я только улыбаюсь, прислушиваясь к своему автомобилю. После этого стал …советовать пользоваться «РиМЕТом», приводя в пример свою историю.

Огромное спасибо вам за Качественный Классный «РиМЕТ»!!!

С уважением,

Мазуров А.Л., г. Пермь, ул. Леонова, 49

СТОРОЖ В ЗАКОНЕ

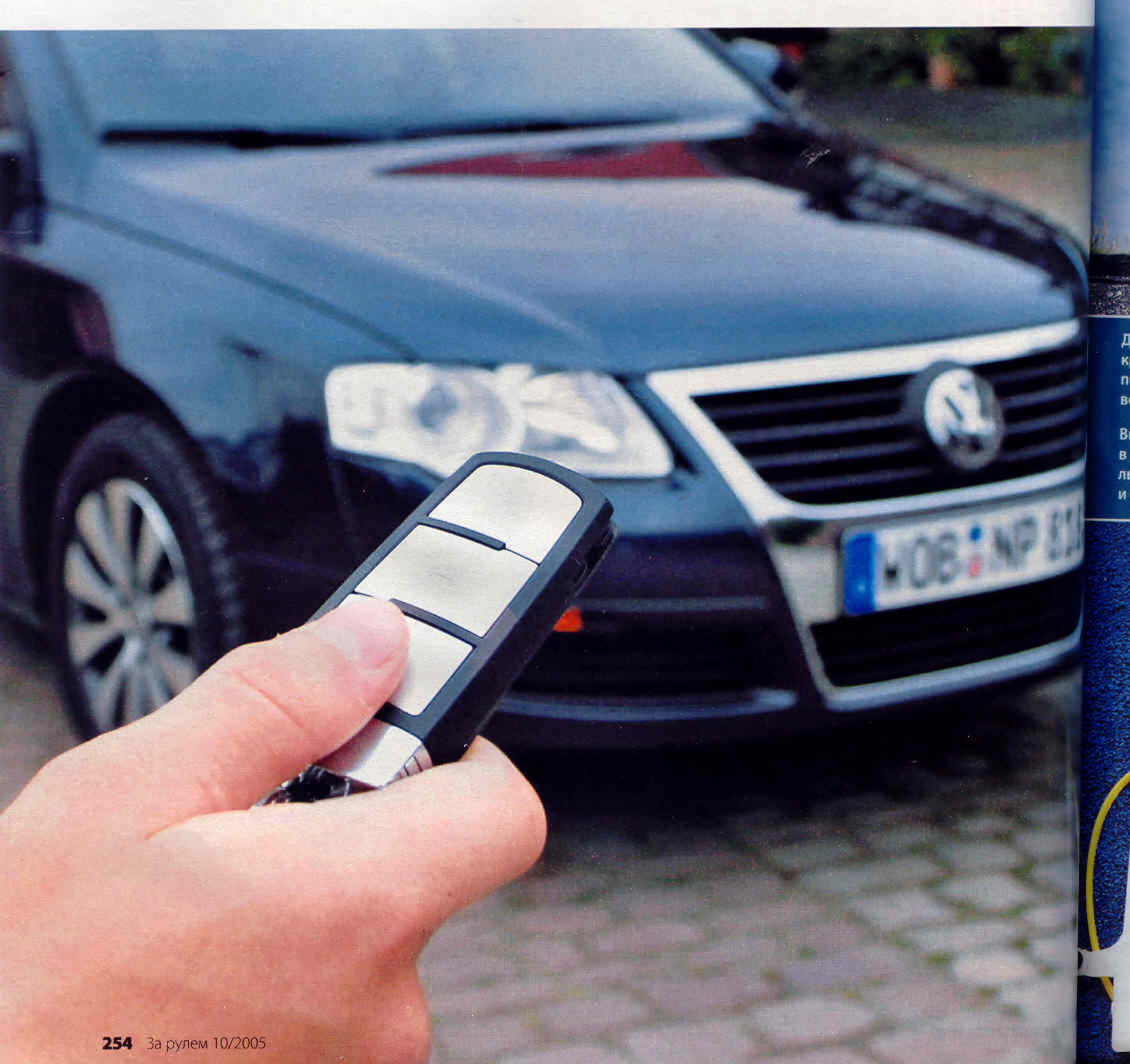
Максим Сачков

Угонщики появились одновременно с автомобилями. Владельцы машин выставляли хитроумные заградительные рубежи, вроде секретного тумблера и даже иглы, которая впивалась злоумышленнику в мягкое место, когда тот выжимал сцепление. Нынешние фирменные, установленные на заводе устройства гораздо гуманнее и при этом намного эффективнее.

ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕДУТЫ

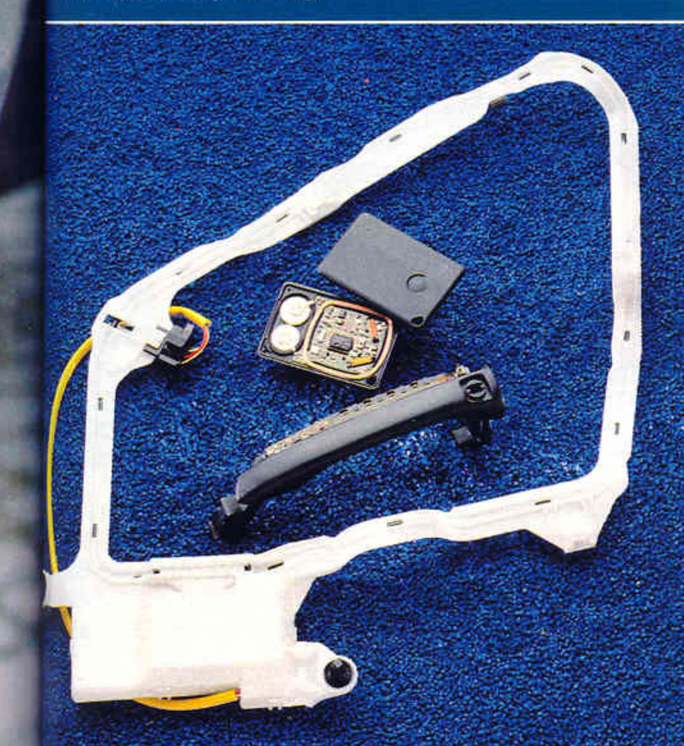
Одна из самых распространенных конвейерных противоугонок – иммобилайзер. Электронные системы, блокирующие двигатель при попытке завести его без санкции хозяина, появились еще в прошлом веке. Сегодня их устанавливают на многие отечественные автомобили, не говоря об иномарках.

Водитель вставляет ключ в замок зажигания и поворачивает, чтобы пустить двигатель. Устройства обмениваются закодированными сигналами, «узнают» друг друга и отдают команду блоку противоугонной системы. В некоторых моделях она заодно проверяет, выжал ли водитель сцепление или перевел селектор в «паркинг», и передает эстафету компьютеру двигателя. Мотор заработал, а код для следующего пуска обновляется.



Для пущего комфорта багажники оснащают электроприводом – закрывают его, нажав кнопку на крышке или брелоке. Электричество помогает манипулировать сдвижными дверями мини-вэнов и доводчиками дверей представительских моделей.

Внешние антенны системы Keyless-Go (пуск без ключа), спрятанные в дверях и заднем бампере «Мерседес-Бенца S», принимают сигналы электронной карточки. Радиус действия – до 1,5 метра в сторону и от 0,1 до 1,8 метра в высоту.



У некоторых современных моделей повернуть личинку в замке зажигания можно любым ключом и даже иным подходящим предметом – никаких механических защит нет, все под контролем электроники. Хитрые насечки и зубчики ключа уходят в прошлое, все более распространенная альтернатива – электронная карточка. Водитель вставляет ее в щель на панели и нажимает кнопку «Старт». Дальше все происходит по тому же сценарию, что и в «ключевом» варианте.

Все больше фирм отказываются от традиционной схемы в угоду комфорту и предлагают «бесконтактные» брелоки и карточки, которые достаточно носить в кармане или сумке. Такие передатчики посылают радиосигнал на антенну, спрятанную между передними сиденьями. Если ваш «пароль» правильный, мотор оживает, лишь только нажмете пусковую кнопку. Зато ребенок, случайно оказавшийся на месте водителя, не сможет завести автомобиль, когда папа вышел из машины. Естественно, если тот по забывчивости не оставил брелок внутри.

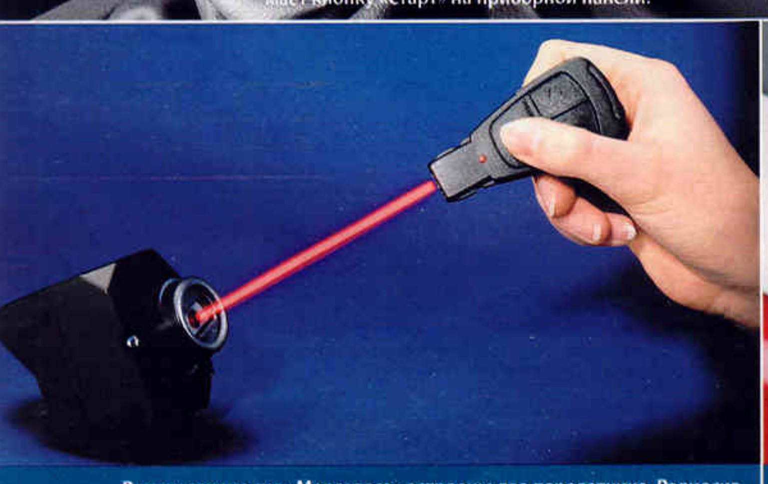
Одна из самых сложных систем идентифицирует водителя по отпечатку пальца. Хозяину не надо ни брелоков, ни ключей – разрешающий код всегда при нем. Датчик, встроенный в стартовую кнопку, сверит оттиск с образцом из электронного архива. Если совпадут не меньше 80% площади отпечатка – доступ открыт. На машине ездят несколько водителей? Устройство по памяти отрегулирует сиденья, рулевую колонку, зеркала, найдет любимую радиостанцию, позаботится о климате. И все же электроника иногда дает сбои – например, если руки влажные. А тем, у кого на пальце повреждена

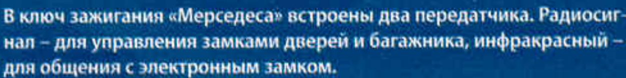
У «Рено-Лагуна» вместо ключа зажигания – электронная карточка. Чтобы завести двигатель, водитель вставляет ее в паз под клавишами климатической установки и нажимает кнопку «Старт» на приборной панели.

НЕ УКРАДИ

«Ауди» первыми в России полу
чили знак «Золотая Саламанд
ра» в номинации «Самый защи
щенный от угона автомобиль
Премию присуждает эксперт
ный совет представителей веду
щих страховых компаний. Пре
тендентов отбирали, опираяс
не только на статистику угонов
рассматривали также констру
ции противоугонных систем. В
арсенале «Ауди» – прочная элек
тромеханическая блокировка
рулевой колонки, иммобилай
зер четвертого поколения с
электронным кодированием
эффективная система запира
ния дверей. Ремонт на офици
альных станциях проводят толь
ко после проверки автомобиля
владельца.

Модели «Ауди-А3» и А8 отме
тили премией также страховые
компании Великобритании, ос
новываясь на оценках европей
ского независимого центра ис
пытаний «Тэтчем» (Thatcham
«Трешка» получила высшую
оценку в классе: пять звезд з
защиту от угона и четыре – о
взлома. «Ауди-А8» победила
представительском классе, за
работав, соответственно, две
пятерки.





В ключ зажигания «Мерседеса» встроены два передатчика. Радиосигнал – для управления замками дверей и багажника, инфракрасный – для общения с электронным замком.

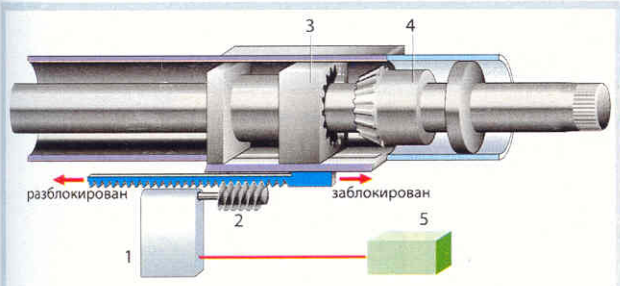


На ключе зажигания «Лады-Калина» – кнопки управления центральным замком и багажником (если установлен электропривод). От угонщиков защищают иммобилайзер АПС-8 и противоугонная сигнализация.

кожа, и вовсе не рекомендуют пользоваться такими устройствами – «дактилоскопист» при опознании будет часто ошибаться. Впрочем, на случай неисправности или сбоя сложные противоугонные устройства почти всегда дублирует механика – запасной ключ.

КОМФОРТ НА РАССТОЯНИИ

И все же ключ зажигания сдает позиции. Быть может, через несколько лет он станет историей, как, например, «кривой стартер». Ведь м уже привыкли обходиться бе него при отпирании дверей Правда, от замочных скважи



Рулевая колонка «Фольксвагена-Фаэтон» с электромеханической блокировкой. После выключения зажигания блок управления 5 дает сигнал электромотору 1, который через червячную передачу 2 приводит в движение гильзу 3. Та входит в зацепление с конической звездочкой 4 на оси рулевого вала и блокирует его.

пока не спешат отказываться, а кнопки располагают все-таки на головке ключа. Нажимая на клавишу, водитель посылает радиосигнал на приемное устройство, чтобы блок управления открыл автомобиль. Однако в качестве опции особо требовательным покупателям все чаще предлагают системы, самостоятельно распознающие хозяев. Стоит взяться за ручку двери, встроенный датчик информирует блок управления: пора отпирать замок. Одновременно передатчик в кармане водителя посылает сигналы на антенны, расположенные по периметру автомобиля. Если коды передатчика и приемника совпадают – добро пожаловать в салон.

Любопытно, что подобные системы уже «видят», с какой стороны приближается человек. Бортовой компьютер можно запрограммировать на открывание только одной, например, водительской двери или любой другой, к которой приближается передатчик. После поездки достаточно нажать кнопку на ручке, чтобы активировать антенну - замки закроются, стекла поднимутся, двигатель заблокируется, а на карточке или брелоке появится новый код для следующего доступа.

Обычный механический замок зажигания блокирует еще и баранку. Поэтому-то он и расположен рядом с рулевой колонкой, что отнюдь не безопасно для водителя. А электронные «заменители» можно размещать где угодно, хоть под сиденьем. Но при этом придется отказываться от дополнительной защиты или… установить рулевую колонку с электромеханическим блокиратором. Удобно! Не надо искать положение, в котором руль зафиксируется, – он замрет, как только перестанет работать двигатель.

Противоугонные устройства становятся все сложнее и совершеннее – обрастают новыми функциями, получают удобное управление, надежнее защищают от неприятеля. Но ведь и угонщики набираются ума-разума. Это противостояние будет длиться… По крайней мере, долго. Ну а мы, автовладельцы, будем «болеть» за производителей. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как вы защитились от угона?



16% *мне достаточно штатной системы*

61% *поставил недорогую сигнализацию*

23% *оснастил машину по максимуму*

Коробка RL608 – макет позволяет заглянуть внутрь сложного механизма.

РОССИЙСКИЙ АВТОМАТ, НО НЕ «КАЛАШНИКОВ»

На моторшоу МИМС-2005 почти незамеченной для публики прошла презентация первого отечественного легкового «автомата». (Если, конечно, не считать агрегатов для правительственных лимузинов.) Компания «Кате», набившая руку на ремонте импортных коробок, отважилась пойти дальше и разработала собственные «автоматы» для легких грузовиков и переднеприводных легковых моделей. Чтобы достичь столь амбициозной цели, потребовалось объединить интеллектуальный потенциал молодых выпускников и ученых МГТУ им. Баумана, производственные возможности тайваньской фирмы Tsang Yow (лидера по производству деталей «автоматов» в регионе), заручиться поддержкой Минпрома РФ и договориться с Внешторгбанком об инвестициях.

В настоящее время под этот проект начато строительство сборочного завода в Калининграде мощностью 260 000 агрегатов в год, где поступающие с Тайваня узлы будут превращаться в готовые коробки передач. Подчеркнем, речь не идет о копировании зарубежных образцов – многие технические решения запатентованы. Шестиступенчатый агрегат RL608 для моделей ГАЗ и УАЗ – привычной конструкции, правда, сцепление, блокирующее гидротрансформатор, в нем не одно-, а многодисковое, что повышает ресурс. Коробка работает при давлении масла всего 10 атм, а не 20–25, как обычно. Расчетный ресурс при крутящем моменте до 300 Н·м – не менее 300 000 км.

Более интересна семиступенчатая коробка FT702 для переднеприводных автомобилей (имеются в виду прежде всего «лады» и «Форд-Фокус»). В ней реализуется практически идеальная характеристика и притом… нет гидротрансформатора. Можно сказать, мы имеем дело с автоматизированной планетарной коробкой. Агрегат получился даже короче, чем штатная пятиступенчатая коробка, применяемая на «ладах». Он также рассчитан на 300 000 км и крутящий момент до 150 Н·м. Пятая передача – прямая и потому на ней КПД близок к 100%. На остальных передачах (кроме первой и заднего хода) этот показатель не опускается ниже 97,8%. Весь набор реализован лишь тремя планетарными звеньями и шестью элементами управления. Говорят, на сегодня аналогов в мире нет.

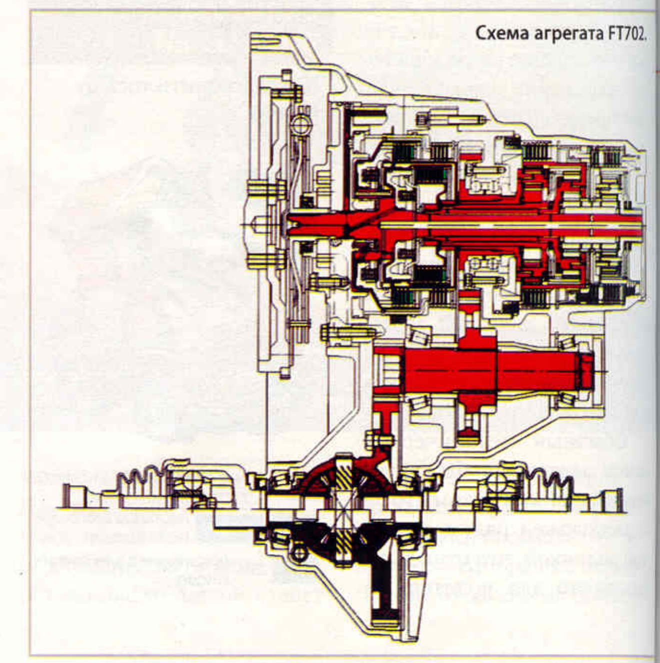


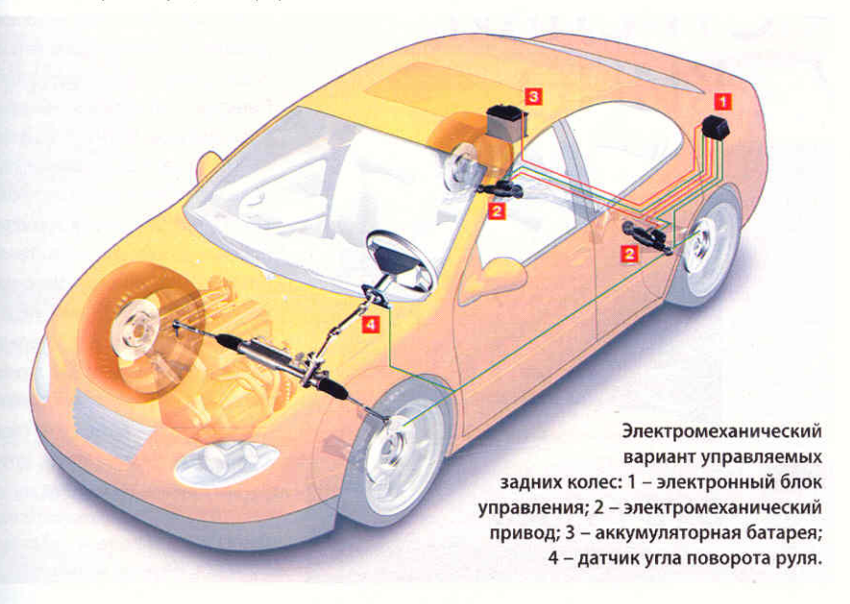
Схема агрегата FT702.

РУЛИТЬ ВЕЗДЕ!

Подразделение «Отомотив Системс» фирмы «Континенталь» разработало многорычажную заднюю подвеску с индивидуально управляемыми колесами. Поворотные задние колеса не такая уж новость, но раньше они непременно были механически связаны тягами, как и передние. Эти тяги отнимали место, затрудняя размещение выхлопной системы, бензобака, привода. Отчасти поэтому, несмотря на очевидное улучшение маневренности и стабильности, такие конструкции до сих пор не нашли широкого применения даже на дорогих авто.

Отныне проблема, по мнению фирмы, решена. В почти обычной многорычажной подвеске каждое колесо поворачивает собственный электромеханический либо гидравлический привод. В первом случае поворот осуществляют электромоторы, интегрированные в один блок с редукторами. Во втором варианте нужны гидроцилиндры с управляющими клапанами, включенные в общую гидравлическую систему рулевого управления.

Сложности начинаются на уровне программного обеспечения и надежности. Ведь колеса должны управляться согласованно в соответствии с сигналами датчиков продольных, поперечных и угловых ускорений. Дело компьютера (так и хочется сказать – суперкомпьютера) – моментально сравнить реальную траекторию движения автомобиля с заданной водителем и принять математически точное решение о торможении и повороте передних и каждого из задних колес! На «Континентале» уверяют, что здесь проблем не будет, и предрекают скорую интеграцию всех систем ходовой части автомобиля в «глобально управляемое шасси» Global Chassis Control – GCC.



Электромеханический вариант управляемых задних колес: 1 – электронный блок управления; 2 – электромеханический привод; 3 – аккумуляторная батарея; 4 – датчик угла поворота руля.

СОВСЕМ НЕ ТУМАННАЯ «АНДРОМЕДА»

Миланская фирма Nuvera Fuel Cells по производству топливных элементов и Массачусетский Кембриджский университет представили второе поколение мощных водородных «батарей» «Андромеда II». Новый блок выдает 125 кВт/168 л.с. электрической мощности, чего с лихвой достаточно для легкового автомобиля (не забудем и о великолепном тяговом моменте электродвигателей).

Как утверждает Уильям Митчелл, вице-президент фирмы по маркетингу, «Андромеда II» – лучшее, что есть на рынке автомобильных топливных элементов. Кроме выдающихся энергетических показателей, эти элементы запускаются при минус 30°С и развивают 50% мощности всего через 30 с. Не требуется и дополнительного увлажнения водорода и воздуха. При этом не отмечено заметного ухудшения параметров даже после 100 000 пусков, а снижение напряжения на ячейке не превышает 10 мкВ/ч. Гарантированный (но далеко не предельный) срок службы составляет 1500 часов, что эквивалентно примерно 75 000 км пробега.

УДАР УДАРУ РОЗНЬ

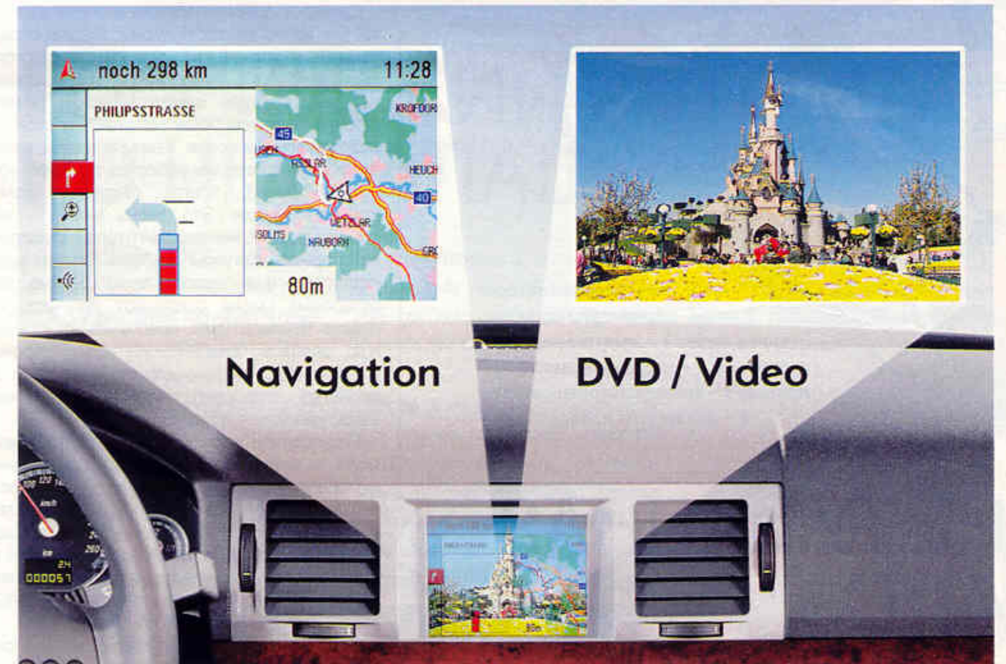
Современные системы пассивной безопасности нуждаются в точных данных о замедлении автомобиля по продольной и поперечным осям, а также углового ускорения вокруг горизонтальной оси. Именно на основании этих данных процессор «прикажет» раскрыть те или иные подушки, задействовать преднатяжители ремней или дуги безопасности на открытых машинах.

Если разместить такие датчики в деформируемых зонах, они смогут детально рассказать компьютеру, как сминается кузов, и тогда его решение будет безошибочным. Очевидно, датчик-акселерометр должен быть недорогим и миниатюрным – таков недавно разработанный фирмой «Бош». Речь идет, по сути, о микросхеме в корпусе размером 10x4x1,75 мм. Инерционные массы, по микроперемещению которых и измеряют ускорения в диапазоне 20–200g, выполнены травлением на поверхности кремниевого кристалла. Микронные сдвиги этих «консолей» изменяют электрическую емкость микроконденсаторов, а расположенный на той же основе чип преобразует сигнал в нужный вид.

Подобные акселерометры выпускаются фирмой с 1998 года и разошлись по всему миру тиражом 200 млн. штук. Новое, второе поколение отличается значительно меньшей стоимостью, что позволяет ожидать распространения все более продвинутых систем пассивной безопасности вниз по классам.

В корпусе микроакселерометра объединены чип с процессором (справа) и кристалл с подвижной измерительной массой (слева).

ВОДИТЕЛЮ – СТРЕЛКИ, ПАССАЖИРУ – КИНО



На прошедшей в августе технологической конференции инженеры «Опеля» представили две любопытные новинки. Одна из них – жидкокристаллический монитор, созданный в сотрудничестве с японской фирмой «Шарп». Всем известный недостаток подобных мониторов – ограниченный угол обзора – удалось превратить в преимущество. Изображение на экране «Дуал Вью», установленном на центральной консоли демонстрационного «Опеля-Вектра Караван», хорошо видно и водителю, и пассажиру. Вот только каждый смотрит на... свою картинку. Пока пассажир развлекается фильмом с DVD-плейера, водитель изучает карту и указания бортового навигатора. На стоянке, разумеется, можно посмотреть фильм и вдвоем, но только пока не заработал мотор. Безопасность нынче превыше всего!

Ей была посвящена и вторая презентация. Речь идет о системе, объединяющей темпомат с функцией поддержания безопасной дистанции и устройство, отслеживающее положение автомобиля на полосе. Вместо применяемых обычно радарных датчиков на «Опеле» решили использовать так называемые лазерные «Лидары» (Light Detection and Ranging), имеющие большую дальность и угол зрения.

Новинка автоматически поддерживает безопасную дистанцию как на шоссе, так и в городских пробках. Кроме того, она предупреждает о непреднамеренном (без указателя поворота) уходе с полосы движения. Как утверждают разработчики, лазерам, работающим в инфракрасном диапазоне, не страшен дождь и не слишком густой туман. Правда, нужна четкая дорожная разметка.

Девиз этого монитора – «Каждому свое». Не ясно, правда, что увидит пассажир, сидящий сзади посередине…

Над стрелкой спидометра отображаются положение машины на полосе и дистанция до впереди идущего авто. Последнее, скорее, для справки – в случае чего система сама примет меры.



ИСПЫТЫВАЕТЕ БОЛИ В СПИНЕ?

Это обычный вопрос для работников службы доставки или экспресс-почты. Им приходится то и дело выскакивать из кабины, доставать из кузова коробки, бандероли и т.д.

Именно ради облегчения труда водителей-экспедиторов и был создан развозной концепт-кар DCV (Distribution Concept Vehicle), плод совместной работы Volvo Truck Nordic Market, TFK (шведский транспортный НИИ) и Schenker Åkeri AB (развозная фирма). Этот фургон построен на шасси автобуса «Вольво-B12M», а кабина изготовлена кузовным ателье Säffle Karosseri. Все было собрано воедино на заводе Swedish Firebus в Арвике.



Выход на проезжую часть в принципе невозможен – слева двери нет. Зато есть удобные панорамные зеркала.

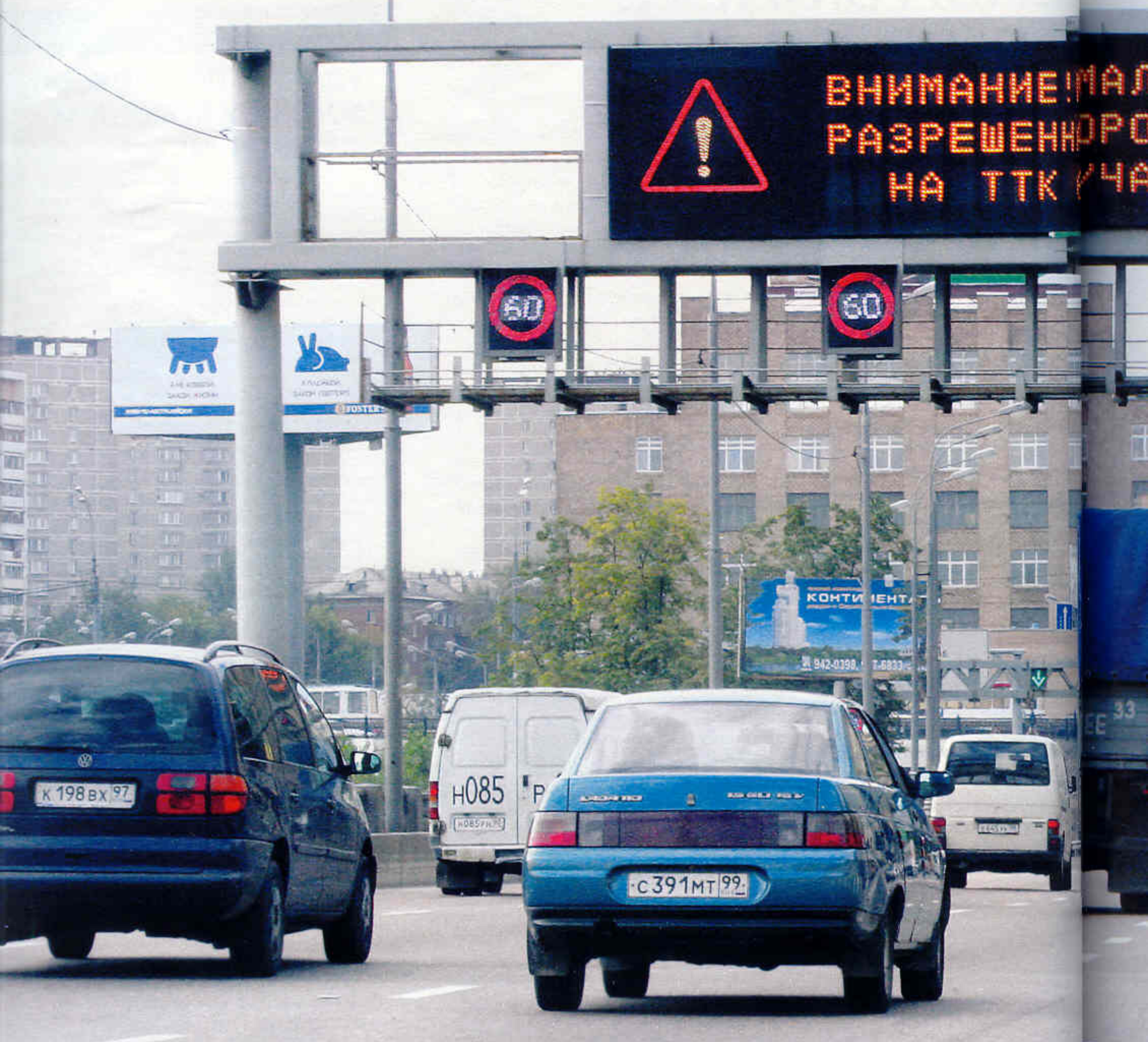
Чтобы взять очередную коробку, водителю DCV не надо выходить на улицу, обегать фургон, открывать задний борт и т.д. Дверь открывается кнопкой.

С момента презентации, которая прошла год назад, DCV успешно трудится, развозя пакеты и посылки, и уже успел стать любимцем водителей. Да и фирма довольна – количество больничных листов заметно снизилось. Например, в обычном фургоне водитель должен либо спрыгивать на дорогу с грузовой платформы, либо спускаться, теряя время, на откидном грузовом лифте. При этом перегружаются мышцы и связки ног. В DCV можно пройти в грузовой отсек прямо из кабины и без труда (к тому же быстро) извлечь небольшую посылку.

Выход из кабины здесь тоже устроен по-автобусному: никаких прыжков, перед водителем удобные ступеньки справа. Поскольку развозной фургон предназначен для работы в городской сутолоке, особое внимание разработчики обратили на улучшение обзорности: ветровое стекло понижено, установлены не только панорамные зеркала, но и видеокамера.

Исследования показали, что если все развозные грузовики заменить на DCV, то их количество на улицах можно будет сократить вдвое, поскольку обработка груза и доставка его клиенту ускоряются. DCV еще не обрел окончательного вида: концепт будут проверять и улучшать в течение пяти лет. А затем, вероятно, он обретет долгую серийную жизнь – автомобили этого назначения порой выпускают на протяжении десятилетий.





ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАЗА

Как по-вашему, сильно ли отличается, скажем, ФИАТ-124 середины 1960-х от автомобилей XXI века? Примерно такие же изменения претерпели за последние 50 лет некоторые (увы, далеко не все!) дороги. Продолжив аналогию с автомобилем, замечу – здесь тоже есть устройства пассивной и активной безопасности: первые призваны не допустить аварийной обстановки, вторые – смягчить ее последствия.

СТРОЕВАЯ ПОДГОТОВКА

Наблюдательные автомобилисты наверняка замечали, как разнится дорожная обстановка в зависимости от разметки. Стоит съехать с по-весеннему грязного асфальта со стертой разметкой на «свежеразрисованный» уча… как ряды машин стано… стройней, а их движе… явно более осмыслен… Всего лишь размечены… а езда уже стала безопас…

Протяженность дорог… шей стране превышае… тыс. к… отвеча… бован… есть н… тому ж… стояни… уже к… ся ши…

Световые табло оперативно информируют водителей о пробках, ремонтных работах, изменении погодных условий.

ЗАЩИЩАЮТ

Михаил Гзовский

тыс. км, но лишь малая доля отвечает современным требованиям. Даже в столице есть над чем поработать. К тому же покрытие требует постоянного ухода. Разметка уже к середине зимы стирается шипами, ее разъедают противогололедные реагенты. Современные технологии позволяют продлить срок службы разметки даже в российских условиях с трех-четырех месяцев до двух лет. Столько будут работать полимерные ленты.

Нанести их на дорогу не так уж сложно: рулон уложен в тележку вроде газонокосилки, с которой управляется один человек. В отличие от традиционной краски, разметку можно наносить сразу после укладки покрытия, утапливая в свежий слой асфальтобетона. Такая полоса или пунктир не только намного долговечней, но и отражает свет – благодаря микропризмам, заключенным в ромбовидные капсулы (с внешней стороны они закрыты слоем прозрачного полимера). Даже под водой в сильный дождь разметка отлично видна водителю.



Первые, тогда еще пленочные 35-миллиметровые камеры появились в США еще 40 лет назад, но настоящий бум слежения за перекрестками пришелся на последнее десятилетие.

Полимерная лента фирмы 3М служит в 10 раз дольше, чем краска. Теперь такая разметка есть и в Москве.





Эта система автономная – на со нечных батареях. Такой пешехо ный переход можно оборудова в самом неудобном для подклю чения к питанию месте.

Помимо материалов, дорожники мудрят и над рисунками разметки. Особенно преуспели японцы и австралийцы, разработав любопытные нестандартные варианты – например «галочки», нанесенные посередине ряда. Зачем? Оказывается, при достижении определенной скорости этот рисунок начинает мелькать с такой частотой, что создается иллюзия езды с большей, чем в действительности, скоростью. Водитель машинально сбавляет газ.

Созданы участки с рельефной разметкой, вызывающей вибрацию и дискомфорт при превышении определенной скорости. Пока все эти изобретения не нашли широкого применения, но ведь и «лежачие полицейские» когда- начались с эксперимента.

Трудно представить, ч случилось бы, исчезни с ул городов хотя бы на час д рожные знаки и указате Даже российские водите понемногу привыкают к светящимся информаци ным табло. Лишнее напо нание, например, о голол не помешает. А чтобы с лать табло максимально э номичными, за рубежом чали применять питание солнечных батарей. Им таточно всего 20 минут с нечного света, чтобы

Световозвращающие пленки высокой интенсивности используют не только для дорожных указателей. Полосы из них наносят на крупногабаритные автомобили и спецодежду сотрудников дорожных служб.

ночь табло ярко светилось. Кстати, уже есть экраны, на которых текст предупреждения можно изменить всего за пару минут, например, подключив ноутбук.

ВСЕВИДЯЩЕЕ ОКО

Одно из самых опасных нарушений – проезд перекрестка на красный свет. В США, например, из-за этого происходит почти четверть всех аварий. На перекрестках ежегодно погибают сотни человек, а материальный ущерб, связанный с выплатой по страховкам, потерей трудоспособности и счетам за лечение, достигает 7 миллиардов долларов.

А у нас – кто считал последствия проездов на красный или «оранжевый»? За океаном давно поняли: поставить у каждого светофора полицейского невозможно. Гораздо эффективнее фиксировать нарушение видео- или фотокамерами. Они работают в автоматическом режиме. Обычно камеры устанавливают так, что съемка идет с разных ракурсов и в разных направлениях. Когда в светофоре горит зеленый, его камера бездействует. После включения красного, она, выждав долю секунды, чтобы водители завершили проезд перекрестка, включается – с этого момента любой нарушитель попадет в кадр. Мало того, первая камера передает сигнал другим: они тоже старательно фиксируют проштрафившегося. А фотоотчет о происшествии очень скоро окажется… правильно, в полицейском участке.

В некоторых штатах полиции достаточно фото номерного знака машины-нарушителя, по законам других – к делу нужно приложить портрет водителя за рулем. Соответственно настроены и фотокаме-

За пассивную безопасность на дорогах отвечают в первую очередь металлические ограждения. Самые совершенные принимают на себя энерги... столкновения, смягчая последствия для людей.

ры. Уже через пару дней в вашем почтовом ящике окажутся конверт с «компроматом» и штрафная квитанция на внушительную сумму. Уйти от ответственности невозможно: камеры работают 24 часа семь дней в неделю без перерыва на обед. Все что вы можете – попытаться обжаловать постановление в суде, если есть контраргументы. Вот такая демократия.

Аналогично работают и детекторы скорости. Простейшая схема: на определенном расстоянии висят две камеры, соединенные с компьютером. При движении с разрешенной скоростью автомобиль попадает в поле зрения второй камеры через определенное время. Если оно меньше запрограммированного, второй «глаз» зафиксирует нарушителя. Остальное – дело техники.

В России камеры тоже потихоньку внедряют. Но, как правило, они лишь наблюдают за потоками. А если и видят нарушителя... его еще нужно отловить. Ведь наши законы не позволяют штрафовать заочно. Наверное, кому-то так удобней...

В других странах считают иначе. Стоило властям американского города Окснард установить камеры, фиксирующие проезд на красный свет, и заявить об этом, как количество ДТП в течение нескольких месяцев уменьшилось на 30%! А ведь камеры следили лишь за 11 из 12... перекрестков.

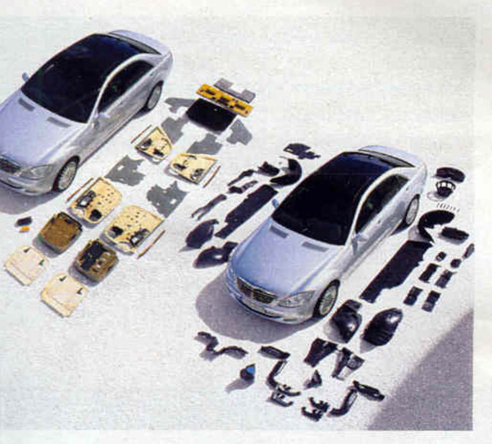
И вновь вернемся на ро... ные просторы. На 989-м ки... лометре трассы Иркутск – Красноярск из года в год зи... мой происходило четыре... пять аварий с тяжелыми по... ледствиями. После установ... светоотражающих знаков... оградительного барьера ко... личество аварий на этом уча... стке снизилось до... нул... Значит, и у нас не все безн... дежно...

ПОД СЧАСТЛИВОЙ ЗВЕЗДОЙ

Михаил Гзовский

Дебют каждого поколения «Мерседеса» S-класса сопровождается эпитетами «новейший», «инновационный», «впервые в мире». Спустя семь лет они звучат вновь – на сцену выходит S-класс с индексом W221. Премьера новинки прошла на автосалоне во Франкфурте, и вскоре S-класс попадет в руки наших испытателей. Воспользуемся затишьем и посмотрим, чем «Мерседес» намерен покорять мир на этот раз.

Три из четырех предназначенных S-классу моторов – новые. Они развивают бóльшую мощность и крутящий момент. 3,5-литровый V6 (200 кВт/272 л.с. – на фото) и 5-литровый V8 (285 кВт/338 л.с.) дебютируют одновременно с машиной. «Восьмерка» придаст седану поистине спортивный характер: разгон до 100 км/ч всего за 5,4 с! С первого квартала 2006 года в продажу поступит дизельный S320 CDI (170 кВт/231 л.с.) и, конечно же, не нуждающийся в представлениях S600: его мощность тоже подняли – до 380 кВт/517 л.с., а крутящий момент достиг 830 Н·м. В качестве стандартного оборудования для 6- и 8-цилиндровых моторов предлагают 7-ступенчатый «автомат» «7Джи-Троник».

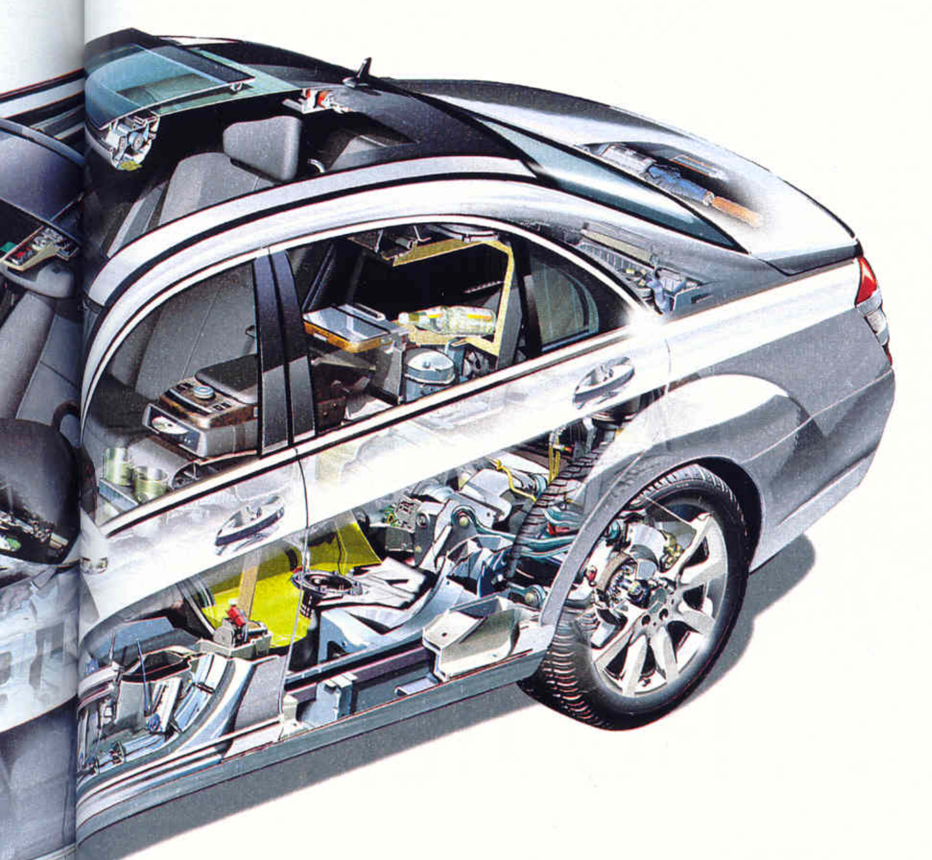


Здесь «Мерседес» уж точно опередил всю планету: стал первым обладателем экологического сертификата, выданного TÜV. Выхлоп S-класса на 85% чище, чем того требуют нормы Евро IV; машина на 85% пригодна для рециклинга. Объем натуральных материалов растительного происхождения, применяемых в отделке, вырос до 73%.

Дальнейшее развитие получила система «Дистроник», что отмечено приставкой «плюс» в названии. Теперь активный круиз-контроль действует от 0 до 200 км/ч. В случае необходимости электроника замедляет машину вплоть до полной остановки. В городе «Мерседес» остановится вместе с потоком и сам же начнет разгон вслед за двинувшимися машинами. Фантастика!



В машине образца 1998 года инженеры внедрили более 30 ноу-хау, которые смогли оценить полмиллиона покупателей со всей планеты – выдающийся результат для автомобиля премиум-класса. В последователе многие известные системы получили добавку «плюс» – а вместе с ней новые функции и возможности. Сомнений в том, что W221 года 2005-го постигнет та же звездная судьба, почти нет.



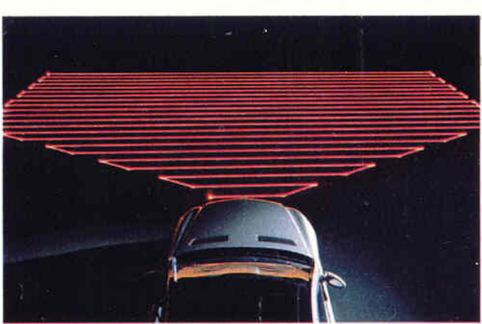


Проследить эволюцию в дизайне легко, поставив машины рядом: легендарный W140 (1991–1998) стал эталоном комфорта и безопасности. Попытка сделать флагман элегантнее, компактнее и экономичнее породила W220 (1998–2005), который открыл новый мир возможностей благодаря широкому внедрению электроники. И наконец, W221 образца 2005-го: S-класс вновь вырос, перенял осанку «Майбаха», но при этом не потерял той утонченности, которой отличался предшественник.



Дополнительными функциями управляет контроллер «Комманд» на консоли и кнопки на руле; им помогает цветной монитор с высоким качеством графики (по совместительству – телевизор). Центр «Комманд» позволяет давать самые разные команды: от регулировки наружных зеркал до настроек сидений и климатической установки.

Из других электронных «бонусов» достоин упоминания «Брейк Эссист Плюс». При помощи радара система определяет дистанцию остановки, рассчитывает и добавляет тормозное усилие, если водитель недожимает педаль. Параллельно компьютер ярче зажигает стоп-сигналы, а устройство «Пре-Сейф» подтягивает ремни безопасности и подкачивает специальные подушечки в сиденьях, надежнее фиксируя человека. Если столкновение неизбежно, в последние секунды автоматически закроются передние стекла…





Приступая к работе над салоном, решили предварительно протестировать 20 водителей. В 4-часовой 500-километровой поездке по маршруту Берлин–Лейпциг–Дрезден–Берлин датчики фиксировали психофизическое состояние людей. Испытания показали, что в стрессовых ситуациях пульс водителя S-класса на пять ударов в минуту реже, чем у тех, кто сидит за рулем автомобилей-конкурентов. Как длинная (5206 мм), так и короткая (5076 мм) версии W221 переросли предшественника – на 33 и 43 мм. В увеличившемся салоне щедро применен хром, алюминий, экзотические породы дерева и кожа.

Уверенному вождению в темноте поможет функция ночного видения. Инфракрасная камера сканирует пространство перед машиной, существенно расширяя обзор и выхватывая из темноты велосипедистов, пешеходов и припаркованные на обочине автомобили в среднем на 40 м раньше ближнего света фар.



Jaguar Advanced Lightweight Coupe представлен на NAIAS в Детройте в 2005 году.

СИЛЬНЫЙ, НО ЛЕГКИЙ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Похоже, дизайнеры фирмы «Ягуар» затрудняются определить, каким все-таки должно быть новое купе, призванное сменить модель XK. Предыдущий концепт R-D6 (*ЗР, 2004, № 2*) сделали в стиле легендарной модели конца 1940-х XK 120. А прототип «Ягуар Эдвансед Лайтвейт купе» напоминает не менее знаменитую модель E, дебютировавшую в 1961-м.

Руководитель группы дизайнеров Айен Каллум утверждает, что особенно внимательно изучал наследие Малколма Сейера, создававшего кузов «Ягуара-E». Под влиянием этой модели сформулировали принцип: не существует дизайна ради дизайна. Стилистика модели E, по мнению Каллума, – чистая геометрия, «набор эллипсов» (добавлю от себя – чрезвычайно



В середине роскошной панели – многофункциональный дисплей, под спицами руля – рычаги переключения передач.

По стилистике, да и характеру прототип – достойный наследник легендарного «Ягуара-E», выпускавшегося до середины 1970-х.

искусно сложенных). «Лайтвейт купе» старались сделать столь же лаконичным, обойдясь без причудливых, излишне ломаных линий и кричащего декора. Кузов концепта, утверждают дизайнеры, – «шкура, туго натянутая на шасси». Точнее, на алюминиевую пространственную раму. Технологию уже отработали на серийном седане XJ. Конструкция на 60% легче аналогичной стальной и на 40% жестче. В выигрыше и динамика, и экономичность, и управляемость.

Концептуальный «Ягуар» оснастили двигателем V8. Его характеристик не указывают. Скорее всего, это 4,2-литровый мотор мощностью 290 кВт/395 л.с., знакомый по моделям S, XJ и XK. Прототип способен достичь 96 км/ч (60 миль в час) менее чем за 5 с. Максимальная скорость – 288 км/ч (180 миль в час). Характеристики, достойные чистопородного спортивного автомобиля. Но «Ягуар» – не дикий хищник, требующий опытного дрессировщика-пилота, а вполне воспитанный, пусть и очень сильный отпрыск рода кошачьих. Всевозможные электронные устройства помогут ездить с комфортом и безопасно. Например, адаптивная подвеска приспосабливается к дорожным условиям и манере езды. Автомобиль не будет усердно «вытрясать душу» из водителя и его спутников, если не ехать слишком быстро.

Салон, отделанный кожей и алюминием, создан по классической формуле спорткупе 2+2. На задних сиденьях, конечно, не слишком вольготно, но отдельные ковшеобразные кресла хороши. Из интересных, хотя уже и известных по серийным моделям решений – регулируемый педальный узел и управление коробкой передач «веслами» под рулем, которые вращаются вместе с ним.

В 2006 году «Ягуару-XK» исполнится 10 лет. Модель недавно подновили, но возраст у нее по современным меркам все-таки преклонный. Самое время предложить новый автомобиль, который, судя по появляющимся каждый год концептам, британцы давно готовят. Вероятно, «Ягуар-Эдвансед Лайтвейт» станет последним прототипом перед новым серийным купе из семейства кошачьих. □



Новое купе глазами нашего художника. Интересно, насколько его видение совпадет с подходом британских стилистов.

Я ПРОКОЛОВ НЕ БОЮСЬ...

Анатолий Сухов

Еще недавно «гвоздестойкими» шинами оснащали лишь лимузины первых лиц. Сегодня ими все чаще комплектуют и серийные автомобили (см. ЗР, 2005, № 8). Они заметно подешевели (разница в цене со стандартной шиной около 20%) и почти сравнялись с обычными по основным «драйверским» характеристикам.

Расширенный ассортимент таких шин недавно представила «Пирелли»: ее самые популярные модели – Eufori@, P Zero Nero, Winter Snowsport, Winter Sottozero располагают теперь «гвоздестойкими» двойниками, внешне практически неотличимыми от «стандарта». А вот внутри у них – целый букет патентов.

Главное достижение – заметное снижение массы шины благодаря облегчению каркаса и боковины. В линейке шин Run Flat «Пирелли» вообще удалось примирить два полярных свойства: жесткую боковину и низкое сопротивление качению – оно почти такое же, как у традиционных шин. Соответственно, почти не изменился и расход топлива. Более тонкая боковина одновременно и более упругая: здесь мало воспринимать вес самого автомобиля в покое, нужно еще выдерживать и динамические нагрузки, обеспечивая должное сцепление с дорогой!

Судя по результатам испытаний, с этой задачей итальянцы справились успешно. Рекомендованная максимальная скорость на спущенной шине – 80 км/ч и расстояние – до 150 км достаточны не только для Европы, но и для России (другое дело, что по европейским меркам наши дороги – проселок). Но – внимание: «Пирелли» рекомендует не ремонтировать, а заменять шины, потерявшие давление, – а это дополнительные расходы.

Сегодня «Пирелли» выпускает «гвоздестойкие» шины более чем в 30 типоразмерах с посадочным диаметром от 16 до 20 дюймов, в том числе для вседорожников и «заряженных» автомобилей. Не за горами дальнейшее расширение ассортимента в сторону более «народных» авто.

КОЛЕСО С ДВОЙНЫМ ДНОМ

Помните недавний скандал в формуле 1, связанный с использованием двойного бака командой BAR? Уж не у «Пирелли» ли подсмотрели англо-американцы эту идею? Всего за несколько месяцев до этого итальянские шинники представили простое и изящное решение – «Систему безопасных колес» (SWS) с двойным ободом.

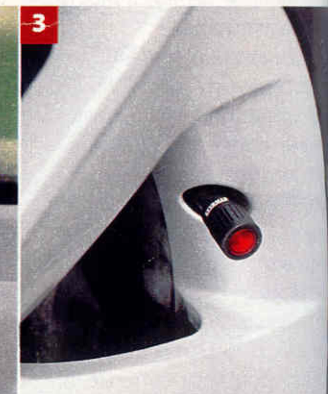
В кольцевой камере, выполненной в легкосплавном колесе



Воздух в камеру колес SWS можно закачать обычным насосом – вентиль стандартный.



Большинство параметров, считываемых с шины и колеса, используют системы активной безопасности, а данные о пробеге и состоянии шин пригодятся и водителю.



Визуальный индикатор давления в шине. Белый – норма, красный – пора подкачивать.



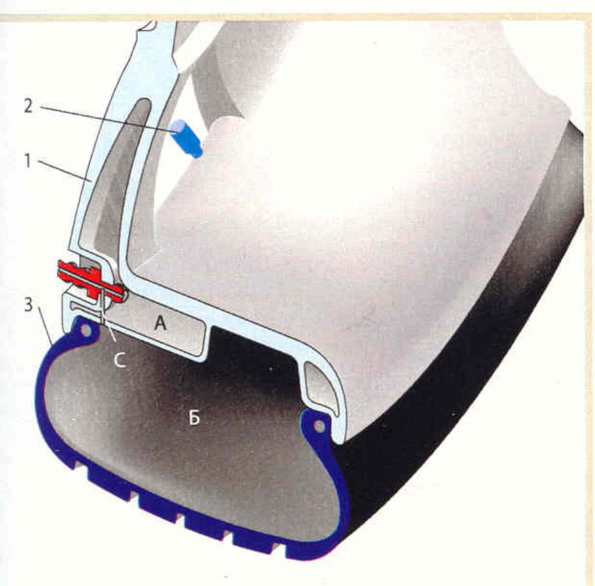
«Гвоздестойкие» шины внешне почти не отличаются от обычных.



Акустический индикатор падения давления с монитором на приборной панели.

Данные о падении давления выводятся на мобильный телефон с Bluetooth.





«Система безопасных колес» «Пирелли»: 1 – колесо; 2 – вентиль; 3 –шина; А – полость камеры; Б – полость шины; В – канал.

(фото 1 и рис.), содержится запас воздуха под давлением около 10 бар. При падении его внутренний клапан камеры автоматически открывается, восстанавливая давление до нормы. Если шина исправна, сжатого воздуха хватит на 9–12 месяцев – это избавляет от необходимости периодической подкачки шин. Кстати, чтобы не перекачать остывшую ночью или на морозе шину, в клапане предусмотрен термокомпенсатор.

Помогает система и при проколах, в особенности связанных с внезапной потерей давления. С этого года появилась система SWS для вседорожников. Ее можно использовать как с обычными, так и с «гвоздестойкими» шинами. Запас воздуха в ободе легко пополнить на любой СТО или крупной заправке. В конце концов можно обойтись и хорошим электрическим насосом: 10 бар – вполне доступная величина.

ВЕНТИЛЬ С «ГОЛУБЫМ ЗУБОМ»

Несмотря на то что колеса научились сами подкачивать шины, а те способны ездить и с дырами, контролировать давление все-таки нужно. Система слежения X-Pressure, разработанная «Пирелли», делает это на расстоянии. Ее датчик вмонтирован в вентиль колеса, поэтому тип, размер и даже производитель покрышки здесь роли не играет.

На выбор предлагаются несколько систем оповещения. Самая простая – визуальная (фото 3): белый колпачок на вентиле показывает, что давление в норме, красный – шину надо подкачать. Более продвинутая система – вентиль с передатчиком: при падении давления водитель слышит звуковой сигнал, а информация об этом выводится на отдельный монитор в салоне автомобиля (фото 4). Третий вариант – распространенный сегодня протокол Bluetooth («Голубой зуб»), который позволяет передавать все данные на мобильный телефон владельца (фото 5).

Предусмотрели разработчики и защиту «умных вентилей» от воришек. Для демонтажа устройства нужен специальный ключ, а кроме того при первой установке оно опознает принимающее устройство и в дальнейшем работает только с ним.

ТАКТИЛЬНОЕ ЧУВСТВО

Идея очеловечить машину или хотя бы научить ее чувствовать занимает умы с незапамятных времен. Последние разработки «Пирелли» – Cyber Wheel и Cyber Tyre – еще один шажок в этом направлении. Инженерам удалось вмонтировать в колесо и шину датчики, передающие бортовому компьютеру в реальном времени информацию о скорости колеса, угле его поворота, боковых и вертикальных ускорениях, вращении в горизонтальной плоскости, температуре, давлении в шине и т.п.

Большинство этих данных (фото 2), конечно, водителю не нужны, но их могут использовать все усложняющиеся системы активной безопасности. Например, шина может «пощупать дорогу» – определить тип покрытия (асфальт, лед, снег), чтобы задействовать оптимальную программу управления. А для водителя – свои подсказки, в частности: сколько еще может продержаться проколотая шина. Жаль только, что гвозди объезжать она пока не умеет. □

ЧЕМ СТРЕЛЯЕТ ПИСТОЛЕТ?

Алексей Воробьев-Обухов

Пожалуй, не найдется автомобилиста, который не нажимал бы «курок» заправочного пистолета. Но сухой, как выстрел, щелчок раздается позже, когда бак уже полон. Что же «стреляет» там внутри, прекращая подачу топлива, и откуда примитивная с виду железка знает, что уровень бензина достиг горловины бака?

Чтобы разобраться, произведем «вскрытие» – вот что оно показывает (рис. 1). Кроме вполне ожидаемого главного запорного клапана и канала для прохода топлива (показан желтым цветом), внутри есть еще один, тонкий канальчик (зеленый). Он сообщается с основным каналом сразу за седлом клапана, а у конца ствола пистолета снабжен жиклером. Как только вы нажали на рычаг, клапан открывает путь бензину. Его поток (до 120 л/мин в пистолетах для грузовиков и до 40 л/мин в пистолетах с более тонким стволом для легковых авто), проходя мимо отверстия сигнального канала, создает в нем разрежение (на этом же принципе работают пульверизаторы). Оно, однако, не может быть заметным, пока воздух вместе с парами бензина свободно подсасывается из горловины бака через жиклер. Но как только уровень топлива поднимется до обреза ствола, разрежение резко возрастет и диафрагма поднимется вверх, освободив поршенек с пружиной отсечки. Вот и раздастся «выстрел» – клапан стукнет по седлу и перекроет поток бензина.

А если во время заправки пистолет выпадет из горловины и упадет на землю? Тогда сигнальный канал перекроется специальным шариком, а дальше все пойдет, как описано выше. Так что прольется совсем немного топлива – не более 120 мл, так предписано стандартом.

В некоторых фильмах рассеянные (или злонамеренные) герои уезжают с АЗС, забыв вынуть пистолет из бака, после чего зрители наслаждаются зрелищем грандиозного пожара. В жизни так быть не должно, поэтому на каждом шланге устанавливают защиту с автоматическими клапанами (рис. 2). Чаще всего оторваться «назначено» именно пистолету – достаточно лишь одного клапана со стороны шланга. Реже защищают место у самой колонки, тогда в устройстве стоят два клапана с каждой стороны. А на американских АЗС, где шланги свисают «с потолка», защита ставится посередине. Повторять кинотрюк никому не советуем. Во-первых, усилие обрыва около 150 кг, так что горловине придется несладко, а во-вторых, восстановление устройства защиты – дорогая процедура, которую выполняет лишь специально вызванный специалист… □

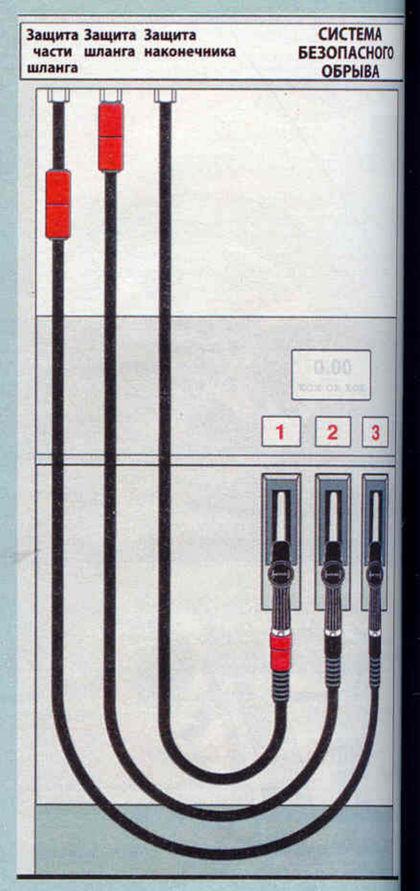


Рис. 2. Варианты размещения устройств безопасного обрыва.



Рис. 1. Заправочный пистолет: 1 – жиклер; 2 – шарик; 3 – мембрана; 4 – пружина клапана; 5 – клапан; 6 – теплоизоляция; 7 – вращающееся соединение; 8 – пружина отсечки; 9 – рычаг; 10 – скоба.

Никогда не пренебрегайте нехитрыми правилами безопасности на АЗС: не курите (даже в машине), выключайте мотор в ожидании заправки, соблюдайте безопасную дистанцию между машинами.

ПРОВЕРКА НА ЛОЯЛЬНОСТЬ

Сергей Зиновьев

Михаэль Шумахер переходит в «Мак-Ларен»! Такую, мягко говоря, гипотезу запустила немецкая пресса, прослышав, что на Гран-при Турции семикратный чемпион мира тайно беседовал с главой спортивного отделения «Мерседес-Бенц» Норбертом Хаугом. Участникам встречи пришлось спешно опровергать слухи. Опровержения прозвучали как-то странно. «Все знают, насколько мне близка «Феррари», и я не хотел бы обсуждать мой уход из команды», – слова Михаэля. «Мы действительно встречались, но рассмотрели не контрактные вопросы, а будущее формулы 1 вообще», – заявил Хауг.

Что может сближать людей из столь разных лагерей чемпионата мира – мало кто понял. Хауг – менеджер, влиятельная фигура в «Мак-Ларене», сражающемся нынче за титул, и веский голос в спорах на технические и коммерческие темы. А Шумахер – пусть и выдающийся, но всего лишь наемный гонщик «вражеской» команды, и каким путем пойдет формула 1, что называется, не в его прямой компетенции. Времена, когда регламент перекраивали специально для того, чтобы хоть немного укротить прыть «Феррари», уже позади.

На повестке дня – вопрос о переходе с 2006 года на двигатели конфигурации V8 вместо 10-цилиндровых. Первые

Гран-при Турции. Еще немного и Джанкарло Физикелла покладисто пропустит вперед своего партнера по «Рено» Фернандо Алонсо – в интересах команды.

Хуан-Пабло Монтоя (справа) грозился навязать Райкконену жесткую внутрикомандную борьбу. На поверку финн вчистую объезжает колумбийца чуть ли не во всех гонках.

ГРАН-ПРИ ВЕНГРИИ

31 июля, Будапешт, 70 кругов по 4381 м

1. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **1:37.25,552**;
2. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари») – **0.35,5**;
3. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота») – **0.36,1**;
4. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота») – **0.54,2**;
5. **Дж. Баттон** (Великобритания, «BAR-Хонда») – **0.58,8**;
6. **Н. Хайдфельд** (Германия, «Вильямс-БМВ») – **1.08,3**;
7. **М. Уэббер** (Австралия, «Вильямс-БМВ») – **1 круг**;
8. **Т. Сато** (Япония, «BAR-Хонда») – **1 круг**.

ГРАН-ПРИ ТУРЦИИ

14 августа, Стамбул, 58 кругов по 5340 м

1. **К. Райкконен** – **1:24.34,454**;
2. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено») – **0.18,6**;
3. **Х.-П. Монтоя** (Колумбия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **0.19,6**;
4. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено») – **0.37,9**;
5. **Дж. Баттон** – **0.39,3**;
6. **Я. Трулли** – **0.55,4**;
7. **Д. Култард** (Великобритания, «Ред Булл-Косворт») – **1.09,2**;
8. **К. Клин** (Австрия, «Ред Булл-Косворт») – **1.21,6**.

После 14 этапов

Пилоты	Команды
1. Ф. Алонсо – 95;	1. «Рено» – 130;
2. К. Райкконен – 71;	2. «Мак-Ларен» – 129;
3. М. Шумахер – 55;	3. «Феррари» – 86;
4. Х.-П. Монтоя – 40;	4. «Тойота» – 71;
5. Я. Трулли – 39;	5. «Вильямс» – 52;
6. Дж. Физикелла – 35.	6. «Ред Булл» – 27.



Кем станет в «Феррари» Фелипе Масса: вечно вторым? Или, быть может, 24-летнего бразильца начинают планомерно готовить для грандиозных свершений?

опыты с восьмью цилиндрами вызвали у богатых команд ужас. «Резко падает мощность, вынуждая переделывать всю трансмиссию, пересчитывать подвеску и – пошло-поехало, одно за другое цепляется, – жалуется главный технический мозг «Феррари» Росс Браун. – Года два-три мы просто будем учиться строить автомобили с такими моторами. Такое «удешевление» нам влетит в копеечку». Вот кто бы жаловался! Ведь «Феррари» с незапамятных лет неизменно входит в тройку самых обеспеченных команд.

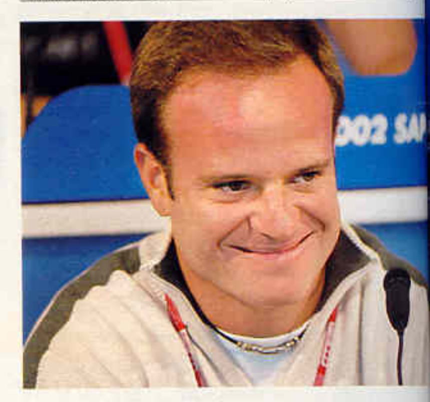
Но широкую публику больше интересуют не технические и финансовые вопросы, а, конечно же, те самые пресловутые контрактные: кто за кого поедет. Событий на «рынке трансферов» немного, зато какие! Чего стоит уход Рубенса Баррикелло из «Феррари» в BAR – сделка почти невероятная! Бразилец шесть сезонов (!) был идеальным напарником Шумахера – послушным, сговорчивым и вместе с тем достаточно быстрым и стабильным. Даже сейчас, когда, по его словам, он подрастерял мотивации, все равно исправно набирает зачетные очки.

Но, судя по всему, Рубенс утомился работать «на дядю». Бразилец моложе Михаэля, и в свое время его считали очень перспективным пилотом. И вот годы уходят, а ни титулов, ни славы Баррикелло не снискал, да и репутацию изрядно подпортил, пропуская партнера вперед. Возможно, BAR, которая сейчас явно на подъеме, поможет ему хорошенько хлопнуть дверью.

Говорят, все кандидатуры на должность своего партнера тщательно рассматривал и утверждал (либо отметал) сам Дженсон Баттон. Баррикелло его устраивает по всем параметрам.

Сам британец по условиям прошлогоднего контракта по завершении сезона вроде бы должен отбыть в «Вильямс», куда он совсем недавно так рвался. Но времена меняются. «Вильямс» потерял моторы БМВ и в будущем сезоне получит «Косворт» – двигатель хороший, но не лучший. Да и вообще, сегодняшние машины «Вильямса» внушают скорее сострадание, чем оптимизм. И Баттон как-то передумал уходить из союза «BAR-Хонда». Тем не менее Фрэнк Вильямс уже напомнил, что склонен настоять на выполнении условий договора. По-видимому, грядет очередное сражение за Дженсона Баттона с привлечением самых лучших юристов.

Свободную вакансию в «Феррари» займет другой бразилец, Фелипе Масса. «Заубер», с будущего года получающий гордое имя БМВ и статус заводской команды, тоже крайне озабочен поиском пилотов. Жак Вильнев сотрудничать готов, но канадец едва ли угоден новым боссам в качестве ударного пилота – немного ленив и слишком своенравен. Кроме того, в немецкую команду удачно вписался бы гонщик-немец, например,



Рубенс Баррикелло уходом из «Феррари» скорее доволен, чем огорчен: в BAR, возможно, ему позволят выступать в полную силу.

Ник Хайдфельд. Но он вроде неплохо прижился в «Вильямсе»…

А «Мак-Ларен» как раз из тех немногих команд, которые, тяжким трудом достигнув некоего оптимального баланса, не собираются ничего менять – ни пилотов, ни моторы. Да и как можно вообще представить такое – упрямый молчун Кими Райкконен в качестве напарника Михаэля, не терпящего соперничества внутри команды?! Финн ведь наверняка приложит все усилия, чтобы не дать Шумахеру еще раз подняться на трон. А вот Масса – гонщик стопроцентно лояльный, к трудностям и невзгодам готов: «Я осознаю, каково это – быть в одной команде с Михаэлем. Зато в какой команде! Ведь сотни гонщиков мечтали в нее попасть и… не попали».

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЗАБАВА

Игорь Твердунов. Фото автора

Приглашение на «Несте ралли» озадачило – спортом в нашей редакции ведают другие люди, им и карты в руки. Это с одной стороны. А с другой – поехать очень хочется. Ведь еще в детстве читал в журнале «За рулем» о том, как наши гонщики на лучших в мире советских автомобилях заняли здесь первое, третье и седьмое места… в своем классе и обогнали бы прогнивших буржуев, да у тех машины оказались мощнее. В общем, в Финляндию меня отпустили, но с назиданием – мол, не пытайся описывать гонку, лучше напиши о том, что увидишь вокруг.

Голы, очки, секунды, занятые места – это, безусловно, суть любого спортивного действа. Только разбирается в хитрой статистике очень небольшой круг посвященных: профессионалы да ярые любители этого дела. Автомобильные гонки – не исключение, для большинства они – не более чем шоу: рев мото-



В обычные дни въезд сюда строго воспрещен. Но ралли снимает многие запреты.

В молодежном классе прошлогодний чемпион «Сузуки» сменил модель: вместо «Игниса» на трассу вышел новый «Свифт».

Победу марке «Пежо» привез Маркус Гронхольм. Иностранцы здесь побеждают только в порядке исключения. Этот год исключением не стал.



Только что этот «механизатор» блистал в новеньком комбинезоне от «Пумы». Теперь парень похож на поросенка, а модная вещь – просто грязная тряпка.

На обслуживание и ремонт отведено 30 минут. Электронное табло отсчитывает время. А механики облепили «Фокус» и работают как заведенные.



ров, яркие автомобили, мужественные дяди-гонщики. Основной массе собравшихся у кромки трассы просто нравится атмосфера гонок. Вот и давайте глянем на автомобильный спорт (в данном случае – ралли) глазами истинного «чайника». То есть поговорим не столько о спорте, сколько о пресловутой «атмосфере».

Но начнем все-таки с гонок – это, как ни крути, основное зрелище и… на первый взгляд, довольно скучное, даром что чемпионат мира. Мимо тебя через определенные промежутки времени проносятся автомобили. И это все! Потом ты переезжаешь на следующий участок и снова мимо тебя – один, второй, третий. Ралли куда интересней смотреть, расположившись у крутого поворота или трамплина. Чтобы занять интересное место у трассы, продвинутые болельщики готовы километры шлепать пешком по полям и лесам – там увидишь мастерство гонщика, а местная публика в этом разбирается. Попасть в поворот удается не всем: кто-то проезжает прямо, а кто-то и вовсе улетает с дороги – таких могут и освистать. Зато чистое, красивое прохождение сложной связки поворотов вызовет в толпе одобрительный гул.

Еще интересней знать, кто перед тобой проехал, кто какое место занимает и кто на что претендует. Комментаторов в лесу, увы, нет. Поэтому продвинутые болельщики прижимают к уху радиоприемник или, как это делал наш финский гид, просматривают результаты очередного спецучастка на дисплее мобильного телефона. Финляндия буквально помешана на автомобилях и автомобильном спорте. Финны болеют истово, за любимого гонщика в частности и за своих вообще. Солидные посетители VIP-зоны «Форда»

Ну не попал в поворот – бывает. Гонщики, к счастью, остались целы и невредимы и, получив свою порцию аплодисментов, пошли есть пирожки в ближайший ларек.





Пока кто-то крутит гайки, мудрый Юха Канккунен что-то объясняет молодому Микко Хирвонену. Спокойно, без эмоций, как и должно разговаривать двум финнам.

Почему не расходятся зрители? Оказывается, сейчас поедут авто группы F – это национальный класс, в котором разыгрывается чемпионат Финляндии. Автомобили здесь очень разные: от «Тойоты» и «Хонды» до «Вольво» и «Мерседеса». И очень немолодые – иным экземплярам лет за 30. Однако вся техника в прекрасном состоянии, а гонщики умелы и азартны. Отличное зрелище!

орали и прыгали от счастья, как ненормальные, когда мимо проносился ... алый «Пежо-307». Корпоративная солидарность уступает национальному чувству. Не важно, какой автомобиль, главное – за рулем Маркус Гронхольм: он финн и он лидер. Урррاааа!!!

То ли от избытка национальной гордости, то ли от свежего воздуха, то ли от перепития алкоголя изрядная часть публики уже с утра навеселе, а к вечеру многие попросту ползают на карачках. Ну любят финны это дело. Многочисленные гости от них не собираются отставать. Размахивающие эстонскими или норвежскими флагами порой тоже едва стоят на ногах. Так что не надо все алкогольные грехи валить на русских.

Чем отличается подвыпивший финн или норвежец от поддатого русского, так это дисциплиной. Автогонки – дело довольно опасное, причем не только для гонщиков, но и для зрителей. Порядок поддерживается строгий: многочисленные судьи в зеленых жилетах следят, чтобы никто не лазил по трассе, пропускают людей через дорогу в специально отведенных местах, предупреждают свистками о приближающемся автомобиле. Вся эта армия судей – волонтеры из местных жителей. «Выпимшие» громилы их слушаются, на рожон не лезут. Наверно потому, что тоже из местных. Ведь люди, в конце концов, пришли не буянить, а гонки смотреть.

А посмотреть есть на что. Действо, поначалу казавшееся скучным, становится все интересней по мере того, как начинаешь разбираться, что же здесь происходит, кто кого преследует и кто с кем борется. Вот с утробным ревом проносятся самые быстрые машины группы A8 – специально созданные раллийные монстры, где от серийной техники только внешний вид да название. Поначалу кажется, что машина «не может» так быстро ехать по проселку, так резво разгоняться и интенсивно тормозить. Эти бьются за мировой титул. За ними на трассу выходит молодежь – группа A6 и гонщики до 27 лет. Удивительно, когда после ревущего слоноподобного «Субару» перед тобой пролетает, визжа форсированным мотором… «Сузуки-Игнис». Смешная, маленькая, высокая машинка – однако как едет! Следующие – автомобили группы N, менее навороченные и более тихоходные; есть даже 1300-кубовые малыши. Езда их не столь эффектна, однако многие зрители не расходятся: чемпионат чемпионатом, но надо же посмотреть на «своего» гонщика – Микку с соседней улицы или Пекку из близлежащей деревеньки. А едут на малышах пусть и не столь быстро, но вполне грамотно.

Смотрят здесь не только гонки. Тьма народу собирается в сервисном парке, куда боевые автомобили приезжают на ремонт и обслуживание. Сюда даже отдельные билеты продают. Здесь любуются работой сервисменов, особенно богатых, заводских команд. Механики, зажатые лимитом времени, вкалывают, как роботы, успевая проверить всю машину и перебрать ее добрую половину. А рядом ходят, сняв шлемы, гонщики – кумиры, звезды. И как простые смертные, разговаривают или потягивают минералку. У белобрысых финских пацанов глаза на лбу от восторга. А потом удивляемся, откуда, дескать, в маленькой Финляндии столько гонщиков.

P.S. А выиграл ралли Финляндии Маркус Гронхольм. Страна ликовала!

Результаты соревнований смотрите в рубрике «С миру по гонке». □

Чем ближе конец сезона, тем ожесточеннее борьба в формуле 1600.

БЕЗУМНЫЙ УИК-ЭНД

Максим Вольнов.
Фото: Юрий Тюрин

Кольцевой чемпионат России, поделенный на две самостоятельные серии, успешно двигался по дистанции, пока даты очередных гонок НГС LADA и Суперсерии по капризу спортивного календаря не пришлись на один и тот же выходной день. А некоторые пилоты из числа сильнейших задействованы и там, и тут. Вот и пришлось делать нелегкий выбор: Петербург или Мячково.

Лидер класса Lada Revolution Виталий Петров отказался от тольяттинского спортпрототипа в пользу формулы 1600 – заметим, у гонщика из Выборга примерно равные обязательства перед двумя командами! Будет кусать локти или нет, выяснится только по завершении сезона. В Мячково Петров выступил уверенно, стал победителем этапа, вплотную приблизившись по очкам к



Пилоты Кубка «Лады» в своем репертуаре: помогать соперникам тут никто не собирается.



Смена власти в «Туринге-Лайт». Пилоты на «ситроенах» взяли весь подиум, а победил Александр Сотников.

Григорий Комаров извлек в отсутствие Виталия Петрова максимальную выгоду – выиграл оба заезда в «Революции».

фаворитам из «ЛУКойл Рейсинг» – Олегу Казакову и Юрию Байбородову.

А в это время (разница между стартами составляла буквально десятки минут!) в Петербурге делили лавры соперники Петрова по «Революции». В какой-то мере Виталию повезло: самый опасный из них, действующий чемпион Кирилл Ладыгин, что называется, накуролесил и очков набрал непривычно мало. Зато нашел идеальные настройки Григорий Комаров и, выиграв оба заезда, стал ближайшим преследователем Петрова. Дважды поднялся на вторую ступеньку подиума Александр Тюрюмин – лучший для него результат в сезоне. Ради этого он не поехал на гонку формул в Мячково…

Схожие муки выбора пережил и петербуржец Александр Львов: пилот команды «Голден Моторс», выступающей аж в трех зачетных группах, поделил сезон между классом «Суперпродакшн» и Кубком «Хонды». И выбрал Мячково – гонка «сивиков» более значимая и престижная. Увы, ему не удалось отличиться – лишь четвертое место, что не приблизило к лидеру сезона «лукойловцу» Алексею Дудукало, одержавшему еще одну победу. Тем временем на «Невском кольце» Илья Буренко в очередной раз поднялся на подиум и упрочил отрыв от Львова в зачете «Суперпродакшн».

Там же, в Питере, еще два незаурядных события. Большой скандал в Кубке «Лады». Почти всех пилотов, финишировавших в гонке одинаковых хэтчбеков, дисквалифицировала техническая комиссия – за несоответствие системы выпуска карте омологации. А гонку «Туринга», презрев статистику и прогнозы, выиграл Лев Фридман – первая победа москвича на этапе чемпионата. Пилоты, претендующие на титул, остались позади: Владимир Лабазов был вторым, Владимир Нечаев – четвертым, а между ними вклинился ветеран Михаил Ухов. Тем самым «Автодом Рейсинг БМВ Россия», чьи цвета защищают Ухов и Лабазов, сделала еще шаг к победе среди команд. Лабазов, кстати, тоже один из тех, кому в этот уикэнд пришлось выбирать…

Концовка кольцевого календаря по объективным причинам нарушается. Трассу «Невское кольцо» закрывают для гоночного пользования в связи со скорым началом реконструкции стадиона им. Кирова. А столичные власти заказали кольцевикам еще один этап на Воробьевых горах – очень им понравилось действо, прошедшее в июне. Там решится судьба сразу всех медалей. Ну что, ребята, кто на чем стартует?



Формула «Русь» подводит итоги отборочной стадии чемпионата. Сергей Ромащенко выиграл ее с огромным преимуществом. Впереди – финалы.

COOLSTREAM – ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОПУСКИ ЗАПАДНЫХ АВТОГИГАНТОВ

Каждый автомобилист периодически сталкивается с проблемой выбора охлаждающей жидкости. Тосол или антифриз? На самом деле никакой функциональной разницы между продуктами «тосол» и «антифриз» не существует. И тот и другой относятся к разряду жидкостей для системы охлаждения двигателя автомобиля. Другое дело — состав конкретной жидкости.

Российский стандарт (ГОСТ 28084-89) на охлаждающие жидкости (ОЖ) для автомобилей включает в себя лишь перечень лабораторных испытаний, которые должна пройти охлаждающая жидкость для подтверждения ее пригодности к эксплуатации. Требования автопроизводителей, как российских, так и зарубежных, предусматривают, кроме лабораторных, также проведение более дорогостоящих и длительных испытаний на стендах (установках, имитирующих работу двигателя) и, главное, на реальных автомобилях в процессе их эксплуатации. Только после успешного проведения всех трех этапов испытаний автопроизводитель выдаст официальный допуск для использования охлаждающей жидкости в своих автомобилях. Такие допуски являются во всем мире исключительным документом, разрешающим заливать данную жидкость в автомобиль данного вида. Система допусков всегда существовала и существует до сих пор в России. Полный цикл испытаний ОЖ, включающий лабораторные в объеме ГОСТ 28084-89, стендовые и ходовые, проводят АВТОВАЗ, КАМАЗ, 25-й НИИ Минобороны РФ. Списки жидкостей, допущенных для использования, приводятся в сервисных книжках автомобилей, имеются в документации автозаводов. Однако производители охлаждающих жидкостей не стремятся к получению допусков, поскольку это дорого, хлопотно, и лишь малая часть производимых в России тосолов сумеет выдержать эксплуатационные испытания.



Многие негативные свойства ОЖ проявляются только в процессе эксплуатации.

Как выбрать качественную охлаждающую жидкость? Первое, что нужно сделать,– это определить, к какой группе относится данный продукт.

1). Антифризы нового поколения с использованием карбоксилатной технологии, где в качестве основных ингибиторов коррозии используются соли органических кислот. Эти продукты имеют срок службы до 5 лет. По своим эксплуатационным свойствам антифризы нового поколения значительно превосходят требования американских и британских стандартов.

2). Традиционные ОЖ, которые могут содержать силикаты, бораты, нитриты, нитраты, фосфаты и амины. Срок службы у них, как правило, не превышает 2 лет. Ведущие мировые производители антифризов уже ограничили выпуск таких продуктов, так как они не обеспечивают надежной защиты современных двигателей.

3). Существуют также ОЖ, в которых сочетаются карбоксилатные присадки (новое поколение) с силикатами, боратами и редко с нитритами. По своим эксплуатационным свойствам эти продукты приближены к жидкостям 1-й группы, но имеют более короткий срок эксплуатации – 3-4 года.

Принципиальное отличие ОЖ 1-й группы состоит в том, что карбоксилатные присадки очень долго сохраняют исходную концентрацию, обеспечивая надежную защиту системы охлаждения при длительной эксплуатации. Присадки ОЖ 2-й группы расходуются довольно быстро, и даже в течение первого года эксплуатации эффективность их защиты от коррозии заметно снижается.

Тосолы относятся ко 2-й группе. Разумеется, это не значит, что для отечественных автомобилей подходит только эта группа. Антифризы из 1-й группы будут защищать все материалы двигателей (включая шланги из эластомеров) всех отечественных моделей с таким же успехом, как они защищают двигатели иномарок. Чтобы правильно сравнить стоимости продуктов 1-й группы с тосолом, цену последнего следует умножать на 2,5 (разница в сроках службы). И это еще не все, так как в первые два года эксплуатации антифриз с пятилетним сроком будет защищать двигатель значительно лучше, чем тосол в пределах своего двухлетнего срока.

Второе, что нужно выяснить при покупке ОЖ – это наличие допусков, хотя бы от отечественных автопроизводителей. Считанные российские жидкости прошли официальную процедуру получения допуска АВТОВАЗ, КАМАЗ, ГАЗ и др. До недавнего времени ни один отечественный производитель не имел официальных допусков на применение в автомобилях иностранного производства. Для российских ОЖ получить такой допуск от любого солидного зарубежного автопроизводителя сложно дорого и долго.

Один из вариантов решения этой проблемы нашла российская компания ОАО «Техноформ», которая создавалась специально для производства ОЖ нового поколения. Она изготавливает свои ОЖ (1-й группы) на основе одного из лучших пакетов ингибиторов коррозии и технологии бельгийской компании Arteco (совместное предприятие Total и Chevron-Texaco). На полностью автоматизированном производстве компании «Техноформ» установлено самое современное в России оборудование ведущих мировых производителей, которое гарантирует качество каждой партии выпускаемого продукта. Периодические проверки системы контроля качества, проводимые компанией Arteco, сделали возможной реализацию процедуры получения официальных допусков к применению этих ОЖ в импортных автомобилях.

Антифриз COOLSTREAM компании «Техноформ» уже получил допуски от компаний FORD, MAN и DaimlerChrysler. Антифризы этой марки заливаются на конвейере ТАГАЗ в автомобили Hyundai. Успешно проведен комплекс испытаний в 25-м НИИ Минобороны РФ, завершаются ходовые испытания на АВТОВАЗе и КАМАЗе. В настоящее время компания «Техноформ» приступила к всесторонней проверке собственной системы контроля качества для получения сертификата ISO/TS 16949. Такого сертификата пока не имеет ни один российский производитель антифризов. При высочайшем качестве цены на антифризы COOLSTREAM конкурентоспособны как в сравнении с импортными продуктами (класс Премиум), так и в сравнении с российскими тосолами и антифризами (класс Стандарт). Выбор охлаждающей жидкости – серьезное дело, требующее разумного подхода. Если вам не все равно, что будет с вашей машиной через несколько лет, выбирайте антифризы нового поколения.



142184, Россия, Московская обл.,
г. Климовск, пр-т 50-летия Октября, д. 21А
Служба сбыта – (095) 937-2325, e-mail: sale@centr-capital.ru
www.cool-stream.ru



DTM – ИНТЕРНАЦИОНАЛ ПО-НЕМЕЦКИ

Вадим Крючков. Фото автора

Несколько лет назад в кольцевом чемпионате России выступало несколько итальянцев, и это воспринималось как событие почти невероятное. Между тем в Европе есть состязания, где больше половины участников – иностранцы. Прежде всего, речь конечно же о DTM (Deutschen Tourenwagen – Meisterschaft) – немецкой кузовной серии, вполне способной поспорить в популярности с чемпионатом мира автомобилей класса «Туринг».

Здесь, помимо хозяев-немцев, выступают французы и англичане, грек, швед, финн, швейцарец, итальянец, датчанин. Среди них звезды первой величины – экс-пилоты формулы 1 Мика Хаккинен (двукратный чемпион мира!), Жан Алези, Хайнц-Харальд Френтцен, Алан МакНиш, триумфатор 24-часовых гонок в Ле-Мане Том Кристенсен, опытные «кузовные» бойцы Бернд Шнайдер, Лоран Аелло, Мануэль Рёйтер, Ринальдо Капелло.

В нынешнем году состязания включают одиннадцать этапов, которые проходят не только в Германии, а еще на трассах Бельгии, Чехии, Голландии и Турции. Каждый этап DTM – словно приезд очень, очень большого цирка. Это перемещение целого города на колесах. Из бесчисленных фур извлекают все необходимое как для основной гонки, так и не менее зрелищных «гонок поддержки», в числе которых формула БМВ, Кубок «Фольксваген-Поло», евросерия формулы 3, трофей «СЕАТ-Леон». Соответственно, и желающих посмотреть на красочное шоу каждый раз набирается этак тысяч под сто. А на парк-стоянках для зрителей можно

В этом году 44-летний Мануэль Рейтер (№ 12) отпраздновал юбилей – свою двухсотую гонку в DTM.

Пилот команды OPC Петер Дамбрек: «По-моему, у того, кто придумал такой руль, не все в порядке с головой».



У болельщиков те или иные развлечения: эта парочка явно не раз пользовалась «дозаправкой».



Представление начинается. Не успели стартовать – уже дымовая завеса и парящие в воздухе осколки от углепластиковых кузовов.

видеть автомобили со знаками едва ли не всех европейских государств.

Так что же в гонках DTM собственно немецкого? Прежде всего, гоночные автомобили класса «Туринг» – «Мерседес-Бенц», «Ауди», «Опель». И не важно, за богатую или не очень «конюшню» они выступают: все равно чувствуется крепкая рука завода-производителя. Откровенно бедных и бледных команд здесь нет – на карту поставлен престиж известнейших марок, которые раскручивают себя через автоспорт. Еще одна чисто немецкая черта – педантичность и четкость во всем, что касается организации и проведения соревнований. Что бы ни творилось на трассе, досадных срывов, неразберихи, задержек старта очередного заезда не бывает. И, что самое главное, DTM – это понятные правила и тех-



То, что 24-летний англичанин Гари Паффетт в этом сезоне заработает медаль, нет сомнений. А вот какого достоинства – станет ясно на последних этапах.

Ну где же он? Механики в ожидании пит-стопа. Блестящий бак в руках одного из них – емкость с топливом для дозаправки.

Использованные покрышки команды раздают зрителям.



нические требования. Смены условий игры в ходе самой игры, как это случается в формуле 1, здесь тоже не бывает.

Еще один любопытный штрих. Одна из богатейших европейских серий прекрасно обходится без табачных спонсоров. Их место занимают другие: оператор мобильной связи Vodafone, производитель напитков Red Bull, журналы Playboy и Stern, электронный гигант Siemens, производители смазочных материалов Valvoline и Sonax, другие немецкие и транснациональные компании.

А что со спортивной интригой? Вынужден огорчить поклонников звезд формулы 1. Именитые пилоты выступают достойно, но отнюдь не на первых ролях. Например, к середине сезона Хаккинен занимал лишь четвертое место в зачете пилотов, Алези – пятое, МакНиш и Френтцен – девятое и десятое. И это в общем-то неплохой результат – автоспорт стремительно молодеет, и тон сейчас задают не столь титулованные пилоты.

Среди претендентов на медали лишь один ветеран – Кристенсен. И то его шансы подняться выше третьего места чисто математические. Золото и серебро наверняка разыграют либо прошлогодний чемпион 27-летний швед Матиас Экстрём, либо 24-летний британец Гари Паффетт. Первый – представитель «Ауди», второй – «Мерседеса». Борьба между ними столь плотная, что за три этапа до финиша разрыв составляет всего одно (!) очко, а по ходу сезона лидировали они по очереди. Весьма вероятно, что чемпион определится именно на последнем этапе. Причем подиум немецкой серии оккупируют... англичанин, швед и датчанин.

В спорте иногда случаются заметные подтасовки в пользу своих. Однако в DTM немецким пилотам не подыгрывают, и победы иностранцев никого не смущают. В конечном счете, в выигрыше оказывается автопром целой страны.

После российских этапов «Рено-Клио» Квашнина потребовала длительного ремонта и капитальных вложений.

ЗНАКОМЫЕ ПОМЕХИ

Юрий Тюрин. Фото автора

Девятый раз Россия принимала этапы чемпионата Европы по кроссу. Но лишь совсем недавно обе наши гонки, в Казани и Дмитрове, перестали быть «проходными». Иностранцы-участники наконец-то бросили думать, дескать, Россия – «очень далеко и страшно». Едут охотно и большим числом – немцы, чехи, итальянцы, голландцы и прибалтийские соседи. А нам приходится отвыкать от мысли, что на домашних трассах российские пилоты – непременные победители.

Исключение до поры до времени составлял «кузовной» Дивизион 1, где стартуют 500-сильные иномарки с турбомоторами. Здесь наших так много, что берут если не уменьем, то числом. За последние три года единственным, кто потеснил нас с подиума, был латыш Алдис Зебергс – серебряный призер прошлого года.

Нынче весной прозвенели два звоночка. Первый, приятный – российские этапы, по просьбе Татарстана, попали аккурат в середину второй части чемпионата. Казань справляет 1000-летний юбилей, и этап чемпионата Европы совместили с престиж-

Лучший из наших баггистов на домашних гонках Олег Жаворонков, увы, только на них в этом году и стартовал.





Немец Матиас Берингер (Дивизион 3) набрал в России 37 очков из 40 возможных и уехал лидером чемпионата.

ным Кубком президента Татарстана – «все флаги в гости к нам»! Дмитров, по традиции, поставили рядом. А второй звонок был грозным, его сразу услышали пилоты Дивизиона 1 – в первенство вернулся «великий и ужасный» Хельмут Вильд, трехкратный чемпион. Именно после его ухода из чемпионата в 2002-м наши стали бессменными лидерами серии!

Победоносного шествия у немца, однако, не получилось. Построив новый «Фольксваген-Поло» (разумеется, с полным приводом и турбиной), он выигрывал этапы через два на третий, не чаще. А на других торжествовали наши: Сергей Квашнин на «Рено-Клио», Рустем Минниханов на «Форде-Пума», действующий чемпион Айрат Шаймиев на «Тойоте-Королла». Увы, при этом немного мешали друг другу, отбирая нужные каждому зачетные очки. Перед этапами в родных пенатах Шаймиев был всего-навсего в двух очках впереди Вильда. Совсем близко от них держался и Квашнин. В такой ситуации любая мелочь может склонить чашу весов «куда не надо».

Нельзя сказать, чтобы родные стены так уж сильно помогли нашим пилотам. В Дмитрове солировали Вильд и Квашнин, одержавшие по две побе-

Класс чужой и незнакомый – Дивизион 3 порадовал: аж одиннадцать иностранцев пустились в далекий вояж по России!



До российских этапов Сергей Квашнин был одним из реальных претендентов на титул и уж точно стал бы призером.

Некогда Хельмут Вильд был непобедим за рулем СЕАТа. Поменяв марку и модель, остался фаворитом чемпионата.



ды в квалификационных заездах. Оба заняли в финале первую линию стартовой решетки. Мигнул стартовый светофор, и... гонка для Сергея Квашнина закончилась, не начавшись. Немец отправил армейского гонщика в отбойники, там красавица «Клио» превратилась в хлам, получив еще и несколько ударов от прилетевших туда же машин соперников.

Итоги: легкая победа немца, подиум для дмитровчанина Александра Карасевича и Минниханова. Шаймиев с немалым трудом финишировал четвертым. И Вильд отправился в Казань... лидером чемпионата! Только там, при бешеной поддержке зрителей, немца принудили вести себя как в гостях – девятое место, равноценное провалу. А Шаймиев, напротив, воцарился на вершинах и подиума, и турнирной таблицы. Но шаткое, ненадежное это преимущество – в семь очков, когда впереди еще два решающих этапа.

Впрочем, и это – большой успех на фоне неудач наших баггистов, выступающих в 1600-кубовом Дивизионе 3А. Лучший результат на этапе до сих пор принадлежал молодому москвичу Александру Фалееву – шестое место в литовском Плунге. В Дмитрове его удалось превзойти Олегу Жаворонкову из Нижнекамска – пятый. А в Казани россияне выступили даже чуть хуже. Поневоле вспомнишь годы, когда пилоты команды «Газпром Моторспорт» (ныне распавшейся) исправно сражались и завоевывали призовые места чемпионата.

Помеха, конечно же, знакомая – нехватка средств и, как следствие, слабая техническая база. Никто из наших много лет даже не пытается чего-то добиться в главном классе багги – Дивизионе 3, где в ходу куда более дорогие 4-литровые моторы. Но если мы отлично освоили «тойоты» и «форды», почему не встряхнуть старушку Европу и специально-кроссовыми автомобилями? Таланты-то ведь у нас не перевелись: кросс – дисциплина исконно национальная, к тому же самая массовая. Календарь чемпионата Старого Света тому подтверждение: право проводить по два этапа есть только у трех стран.

ПОТЕРТОЕ СЕДЛО

Николай Мордовцев
Фото автора и ADAC

Наверное, перед юбилейной гонкой грузовиков на Нюрбургринге лихорадило многих. Еще бы – около 180 тысяч зрителей, почти половина из них – профессиональные водители. Позабросили на радость штрейкбрехерам все перевозки и уже в четверг стали лагерем возле трассы. Приехали кто на чем: молодежь на мотоциклах – они разместились в крохотных палатках, народ посолидней с семьями – в моторхоумах или прицепах-караванах. Бродяги-дальнобойщики по привычке устроились в кабинах тягачей и даже в холодильных и самосвальных полуприцепах!

Отдыхают на всю катушку - музыка, вино и пиво (но пьяных не видно!), в воздухе - запахи жареного мяса и рев на все лады воздушных дуделок. Наряды эпатажны – кожаные «косухи», усеянные заклепками, банданы и широкополые шляпы с мохнатыми хвостами. У нас нечто подобное творится на трофи-рейдах и байкерских фестивалях, но здесь совсем другой масштаб! Все ждут пятницы, когда откроются для посетителей «конюшни» команд.

Цепочка, отделяющая территорию команды от болельщиков, приподнимается только по предъявлении журналистского удостоверения. Смотреть и фотографировать скрепя сердце разрешают, но на вопросы отвечают неохотно. Оно и понятно – ходят тут всякие, а команды – сплошь частные и содержание влетает в копеечку. Заводы-то с гонок ушли…

Если говорить о марках, то в лидерах здесь МАН, на моделях F2000 и TGA выступает одиннадцать участников, на «Рено-Премиум» – пять, трое – на «мерседесах». Чешская команда «Баггира» изменила родной «Татре» с тремя какими-то метисами: кабины «Фрейтлайнера» и двигатели «Катерпиллар». По два «Вольво», «ИВЕКО-Стралиса», «Скании», английских «Фоден» и финских SISU.

Все они «близкие по конструкции к серийным тягачам». Это с фанерным-то седлом и дырчатой, как решето, облегченной рамой! Все что можно – из алюминия и пластика, и если на скорость не влияет – держится на соплях.

От рессор оставляют один-два листа, а чтобы обеспечить отменную управляемость, дополняют их реактивными штангами. Для снижения центра тяжести АКБ размещают под рамой, а рессоры – под балками мостов – как на легковушках. Получается жестко и короткоходно.

Не будь ограничений на минимальную полную массу 5500 кг, пилили бы и дальше. Однако и эти килограммы надо «загнать» на ведущие колеса. Легче бескапотникам, на них двигатель с коробкой (самые тяжелые агрегаты) опускают и сдвигают назад так, что кажется и крестовинам в кардане места не останется. В капотных машинах мотор тоже иногда сдвигают, делая в кабине тоннель, но чаще дизель стоит на своем месте.

Еще одна особенность этих машин – водяное охлаждение тормозных дисков. После яростного торможения грузовик окутывают клубы пара – воду через форсунки подают внутрь вентилируемых дисков.

Форсирование двигателя грузовика более чем в два раза кажется невозможным, но тракрейсинг знавал еще более крутые цифры. Ныне в характеристиках скромно указывают: свыше 850 л. с. на «Скании» португальца Хосе Фернандеса или 1150 – на «баггирах». Раньше мощность достигала 1500 «лошадей»! Чтобы уравнять шансы гонщиков (или поберечь их буйные головы), кроме минимальной массы автомобилей предписали ограничительную шайбу перед турбокомпрессором – она и душит моторы.


Вокруг американских траков всегда полно зрителей.


Чингачгук понимает толк в красоте.

Бесплатный аттракцион «Чертова кабина».



Объем двигателей – от 11 литров у «Рено» до 13 у недавнего дебютанта «Курсора-ИВЕКО». В этом году на МАН впервые установили дизели D20, правда, без «коммон рейл», а с ТНВД, как у многих конкурентов. При перегазовках из труб вырывается гус-

После гонок перед ликующими зрителями проходят колоритные «американцы» – непременный атрибут шоу.

той черный дым, однако если сажи с избытком, могут и снять с гонки. Почти все машины с глушителями, правда, толку от них немного. Трудно понять, зачем этим монстрам 16-ступенчатые коробки при том, что передаточные числа мостов всего-то около 2! Кабины начисто лишены даже намека на комфорт – одно голое железо и алюминий, вместе с сиденьем жестко прикрученные к раме. Так точнее чувствуются малейшие нюансы поведения автомобиля на трассе. Здесь, как и на F1, рецепт успеха в отличной управляемости, мощности, круто замешанных на мастерстве пилота.

«Формульную» трассу для грузовиков укоротили на треть. Квалификация – девять кругов, зачет – тринадцать.

Старт! Моторы взрываются басами так, что закладывает уши, и, визжа шинами, болиды уходят по стартовой прямой вдоль зрительских трибун. После первого же поворота плотная лавина вытягивается в ревущую колонну с лидером и преследователями.



В последние годы поутихла силовая борьба на трассе – соперников уже не выбивают на обочину. Но всякое бывает… Вот француз Алан Буффе на МАНе вылетел с правого поворота и… разворошил отбойник из старых шин. Пилот не пострадал, но гонка для него закончилась. Немец Йохан Хан на «Мерседесе» сцепился «бортами» с Метсом Саммерфельдом на «Седдон Аткинсон». В результате пластиковый обвес с левой стороны англичанина разлетелся по трассе, а у немца оказалось порезано правое наружное колесо. Но на подобные мелочи здесь внимания не обращают. И хотя проходить левые повороты Хану стало значительно сложнее, он не просто добрался до финиша, а «привез» бронзу и лохмотья на диске, оставшиеся от шины.

КУБОК ЕВРОПЫ ПО ТРАКРЕЙСИНГУ

Итоги после 6 этапов

1. **Э. Альгауэр** (МАН) – **250**;
2. **А. Альбасет** (МАН) – **249**;
3. **Д. Вржецки** («Фрейтлайнер» – «Баггира») – **196**;
4. **Г. Кёрбер** («Фрейтлайнер» – «Баггира») –**180**;
5. **Й. Хан** («Мерседес-Бенц») – **174**;
6. **М. Бёсигер** (МАН) – **161**;
7. **Ф. Войтишек** («Рено») – **155**;
8. **Х. Родригес** (МАН) – **99**;
9. **Д. Зайлер** (МАН) – **71**;
10. **В. Крозье** («Рено») – **53**.

Тракрейсингу уже который год предрекают скорую кончину, но он жив и собирает с каждым годом все больше зрителей. И не важно, есть у них свои грузовики или нет, насмотревшись на гонки, парады олдтаймеров и «американцев», они обязательно себе что-либо приобретут. Кто грузовик, кто широкополую шляпу, а кто майку с надписью «Мой папа – дальнобойщик». И все будут ждать следующего праздника, где, наконец, победит любимая команда.

ГДЕ МЫ ИХ УВИДИМ ЗАВТРА?



Первый сезон международной серии GP2 близится к финишу. Основную битву за титул ведут финн Хейкки Ковалайнен (на фото) и «наполовину финн, наполовину немец» Нико Росберг – сын чемпиона формулы 1 Кеке Росберга. Они настолько увлеклись поединком, что упустили из виду Александра Према. Француз отличился в одном из заездов на девятом этапе в Турции и в сумме набрал больше очков, чем лидеры чемпионата. А Хейкки (на его счету тоже одна победа в Стамбуле) и Нико добавили в свои копилки равные суммы. Вряд ли их кто догонит за оставшиеся три этапа.

Впору думать о будущем сезоне, и прямая дорожка обоим спорщикам – в формулу 1. Ковалайнена патронирует шеф команды «Рено» Флавио Бриаторе и уже приглашал на тесты. А семейство Росбергов контактирует с «Вильямсом». Способности Нико тоже проверяли в деле, и он временами был быстрее, чем штатный тест-пилот «Вильямса» Антонио Пиццонья.

30 ЛЕТ СПУСТЯ

Так назвали необычную гонку на подмосковном картодроме «Маяк»: за руль одинаковых машин класса World Formula сели ветераны. Те, кто ковал успехи советского автоспорта еще в 70-х – легендарная сборная СССР! Всего десять пилотов, но компания просто звездная: Александр Потехин, Михаил Рябчиков, Михаил Густешов, Роберт Акопов, Олег Трегубов, Александр Сафонов и другие.



Кто-то из них все еще выступает в гонках, другие перешли на тренерскую работу или вовсе отошли от спорта. Фаворитами числились, пожалуй, действующие пилоты Михаил Ухов и Александр Мирзоян – они все-таки в наилучшей форме. Но лидерство со старта захватил Петр Бушланов и в итоге победил с приличным перевесом. А Ухов и Мирзоян заняли остальные места подиума. Как в старые добрые времена.

АЛЕШИН: ВСЕ ВЫШЕ И ВЫШЕ

После седьмого этапа немецкого чемпионата формулы «Рено 2000» стало ясно: Михаил Алешин завершит сезон в призерах! Гонка прошла в Германии на современном автодроме «Лаузитцринг» (он же «Евроспидвей»). Первый зачетный заезд 17-летний москвич завершил вторым, а во втором из-за поломки тормозов был лишь пятнадцатым. Тем не менее очков на этапе набрал больше, чем лидер чемпионата и главный соперник финн Пекка Сааринен. Они, а еще португалец Филипе Альбукерке, скорее всего, и разыграют призы – восьмой и заключительный этап состоится в октябре.

Партнер Алешина по команде «ЛУКойл Рейсинг» Сергей Афанасьев, как и положено дебютанту, держится в середине турнирной таблицы – девятым. А прогресс Алешина налицо. Третий год он выступает в «Рено 2000» и исправно улучшает результаты: двенадцатый, пятый… сейчас пока второй.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

7–8 октября	**Кубок России по ралли** (финал), «Трофей Пено», Тверская обл.

КРОСС

29–30 октября	**чемпионат России по кроссу (УАЗ)**, Ульяновск

4x4

28–30 октября	**чемпионат России по трофи-рейдам**, Сочи
4–6 ноября	**Кубок России по ралли-рейдам**, Бологое

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

10-й этап, ралли Финляндии

1. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Пежо-307») – **2:54.11**;
2. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара») – **1.06**;
3. **М. Мартин** (Эстония, «Пежо-307») – **1.35**;
4. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза») – **2.08**;
5. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус») – **2.13**;
6. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Форд-Фокус») – **3.32**;
7. **Х. Рованпера** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер») – **4.27**;
8. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Ситроен-Ксара») – **5.10**.

11-й этап, ралли Германии

1. **С. Лоэб – 3:27.13**;
2. **Ф. Дюваль – 0.37**;
3. **М. Гронхольм – 1.27**;
4. **М. Мартин – 2.04**;
5. **Дж. Галли** (Италия, «Мицубиси-Лансер») – **5.03**;
6. **Р. Креста** (Чехия, «Форд-Фокус») – **5.12**;
7. **П. Сольберг – 7.48**;
8. **С. Сарразин** (Франция, «Субару-Импреза») – **8.34**.

После 11 этапов

Пилоты:

1. **С. Лоэб – 93**;
2. **М. Гронхольм – 61**;
3. **П. Сольберг – 55**;
4. **М. Мартин – 53**;
5. **Т. Гардемейстер – 47**;
6. **Х. Рованпера – 22**.

Команды:

1. **«Ситроен» – 123**;
2. **«Пежо» – 117**;
3. **«Форд» – 72**;
4. **«Субару» – 62**;
5. **«Мицубиси» – 47**;
6. **«Шкода» – 8**.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ

После 10 этапов

Дивизион 1:

1. **А. Шаймиев** (Россия, «Тойота-Королла») – **140**;
2. **Х. Вильд** (Германия, «Фольксваген-Поло») – **133**;
3. **С. Квашнин** (Россия, «Рено-Клио») – **101**;
4. **Р. Минниханов** (Россия, «Форд-Пума») – **97**;
5. **А. Ервандян** (Россия, «Фольксваген-Гольф») – **89**;
6. **С. Фатхутдинов** (Россия, «Форд-Фокус») – **86**.

СЕРИЯ GP2

После 9 этапов

1. **Х. Ковалайнен** (Финляндия, «Арден») – **85**;
2. **Н. Росберг** (Германия, ART) – **78**;
3. **С. Спид** (США, iSport) – **59**;
4. **А. Према** (Франция, ART) – **53**;
5. **А. Кэрролл** (Великобритания, «Супер Нова») – **41**;
6. **Н. Жани** (Швейцария, «Рейсинг Инжиниринг») – **40**.



АГЕНТ ПОД ПРИКРЫТИЕМ

Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков

Вы что-нибудь слышали о «Вольво-XC60R»? Горячий седан S60R на базе «шестидесятки» известен, полноприводный универсал повышенной проходимости XC70 тоже есть. Неужели гетеборгские инженеры расширили модельный ряд? Как выяснилось, данная модификация вовсе не шведского происхождения. Это плод селекции, выращенный в России специалистами компании «Обухов инжиниринг».

МАСКИРОВКА ПОД ШВЕДА

Если разобраться с цифрами и буквами, то получается вполне логичный для модельного ряда «Вольво» индекс. За основу взяли самый мощный в линейке седанов S60R, поколдовали над системами впуска-выпуска и сняли с пятицилиндрового турбомотора 370 «лошадок» против 300 стандартных. «Шестидесятый» кузов с пламенным сердцем поставили на ходовую от универсала XC70. Но полноприводного седана с дорожным просветом, как у «Нивы», и мощным турбодвигателем на «Вольво» пока не сделали. А у российских специалистов получилось!

Впрочем, заявленный клиренс 209 мм вряд ли соответствует реальному – просвет до нижних рычагов подвески заметно меньше. Но он вполне позволяет пропустить между колесами случайный булыжник. А «внедорожная» подвеска плюс колеса большого диаметра оптимальны для переезда трамвайных путей и парковки в стесненных условиях – как рядом с бордюрами (можно не бояться за обвес), так и взбираясь на них. Полноприводная трансмиссия с муфтой «Халдекс» – подспорье в штурме заснеженных дворов и езде по скользкой дороге. А сильный мотор, вопреки расхожему мнению, не стимул полихачить, а важный элемент активной безопасности.

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР

Хотя… Если говорить про двигатель, то триста семьдесят лошадиных сил под педалью акселератора не ощущаются. По крайней мере, пока обороты не превысят отметку 3,5 тысячи. Но и после этого в спинку сиденья вжимает, но в глазах не темнеет. От «Вольво» не приходится ожидать темперамента чистокровного спорткара, да этого и не требуется. При невысоких оборотах в зоне малой эффективности нагнетателя ездить очень комфортно – можно смело утапливать педаль газа без боязни уткнуться в бампер медлительного дачника. А если потребовалось быстро вклиниться в плотный поток – извольте перейти на передачу-другую вниз. Будьте уверены – «Вольво» вывезет, и вывезет быстро. Хотя сразу после марш-броска возникнет желание перейти на высшую передачу. Такое чувство, что пятицилиндровый агрегат может, но не хочет крутиться до максимальных оборотов. Мотор S60R словно идет на компромисс: мол, пришпорить меня можно, но я не призовой рысак – мое дело возить карету



Volvo XC60R: заряжено в «Обухов инжиниринг».

Карета, к слову, весьма комфортна. Мелкие неровности «Вольво» не замечает благодаря большим колесам с шинами относительно высокого профиля, неровности покрупнее берет на себя подвеска. Кстати, что в режиме «комфорт», что «спорт» она работает практически одинаково – упруго и эффективно. Пассажирам наверняка придется по вкусу богатое оснащение современными средствами коммуникации: есть и сотовая связь, и телеаудиосистема, и DVD-плейер... Если возникнет желание освежиться, можно активизировать двухзонный климат-контроль и заглянуть в холодильник, что в боксе между передними сиденьями. Хочется солнца и воздуха? Оставьте электростеклоподъемники в покое и сдвиньте люк, нажав на соответствующую клавишу. Заодно оцените звукоизоляцию: с задраенными стеклами и люком трудно поверить, что за окном город живет весьма шумной жизнью. Практически не просачивается внутрь и рык выпускной системы – зато снаружи она звучит очень эффектно.

А вот активному водителю все-таки чего-то не хватает. Удобную посадку за рулем можно найти довольно быстро, благо всеми регулировками заведуют сервоприводы. Руль, естественно, регулируется по двум направлениям, хотя и вручную, но замечания он вызывает по другому поводу. В движении на баранку приходит немного больше информации, чем того требуется – хотя рулевое управление чрезмерно острым назвать нельзя. На «змейке» всплывает другая особенность: при перекладке руль не «закусывает», но момент перехода через «ноль» ощущается очень хорошо. Даже слишком хорошо – будто в это мгновение колеса упираются в невидимое препятствие.

БЫСТРО, ЕЩЕ БЫСТРЕЕ

Резкий старт с места и... автомобиль дергается и чуть не глохнет. Совсем забыл, что первая передача здесь очень

VOLVO XC60R

- **Кузов:** седан, количество дверей – 4, число мест – 5, защита днища, оригинальные бамперы и спойлеры, цвет «камуфляж», биксеноновые фары головного света, противотуманные фары.
- **Двигатель:** 5-цилиндровый, 2521 см³, 272 кВт/370 л.с., турбина высокого давления, доработанная программа управления двигателем, прямоточная выпускная система Sport.
- **Трансмиссия:** полноприводная с муфтой «Халдекс», коробка передач 6-ступенчатая механическая.
- **Подвеска:** оригинальная от универсала повышенной проходимости Volvo XC70.
- **Тормоза:** 17-дюймовые дисковые вентилируемые.
- **Колеса:** легкосплавные диски, шины 225/55 R17.
- **Оборудование:** электроприводы стекол, зеркал и люка, электропривод передних сидений, водительское – с памятью, радиопакет с 9 динамиками, зеркала складывающиеся с подсветкой и водоотталкивающим покрытием, система очистки воздуха в салоне, парковый радар, DVD, TV, телефон GSM 900/1800, холодильник в подлокотнике, радар заднего хода, навигация.
- **Стоимость:** 3 339 000 руб.



Наддувный пятицилиндровый агрегат прибавил 70 «лошадок» к стандартным 300.

Фирменные шкалы «Обухов». Синяя подсветка – на любителя.





В обтянутом кожей салоне прописались TV, DVD и мини-холодильник.



Под тягой машину сносит, при сбросе газа она ныряет в поворот.

длинная. Это удобно в движении, но при троганье приходится либо раскручивать двигатель до относительно высоких оборотов, либо ловить момент включения сцепления не очень информативной педалью. Второй способ, пожалуй, лучше: вряд ли трансмиссия от вседорожника рассчитана на сокрушающий потенциал прибавившего мощности двигателя.

Тронулись. Первая, вторая... Скорость около сотни, впереди поворот под прямым углом. Пробую зайти под тягой – бесполезно. Нагруженные моментом передние колеса и типичные для «Вольво» настройки заставляют тяжелый седан скользить передком наружу поворота. Попробуем по-другому, под сброс газа. Нет, автомобиль не срывается в занос – по крайней мере, на асфальтовом покрытии рулежной дорожки Тушинского аэродрома. Он просто делает то, что от него хотят, и с заметным креном (ой, подвеска-то и правда от вседорожника!) уходит на траекторию. А если все-таки попробовать с заносом?

Сорвать заднюю ось в скольжение, как выяснилось, можно двумя способами. Первый – после того, как передок понесло, сбросить газ и ударить по педали тормоза. Настоятельно не рекомендуем выполнять данное тестовое упражнение, и вот почему. Ждете стрекота ABS? Не дождетесь! Как ни парадоксально, в этом случае колеса блокируются, как у любого автомобиля с «честным» приводом тормозов без всякой электроники. Удар – и задняя ось уходит в скольжение. Вытянуть автомобиль тягой удается не всегда – несколько раз после срыва подобным образом в занос куда-то «пропадала» педаль газа. То есть сама педаль была утоплена в пол, но упряжка из почти четырех сотен «лошадей» на это никак не реагировала. Возможно, это связано с настройками контроллера двигателя, который при нажатии на педаль тормоза считает, что тяга уже не нужна, и душит обороты до холостых. Есть у «экологичных» блоков управления такие алгоритмы.

Поэтому лучше не провоцировать его на вредительство и ставить автомобиль боком контрсмещением. Перед правым поворотом качнуть руль влево и тут же вправо – услужливость, с которой «Вольво» провалится в занос, поначалу пугает, а потом дарит массу положительных эмоций. Ничего удивительного: при качке валкая подвеска позволяет тяжелому кузову набрать достаточную инерцию для того, чтобы машина пошла боком. Остается лишь газом удерживать колеса в пробуксовке и корректировать направление рулем. Для машины со столь высо-



Валкая подвеска позволяет легко сорвать Volvo в занос.

ким центром тяжести и далеко не спортивной ходовой все происходит очень понятно и предсказуемо.

Впрочем, в повседневной жизни сносы и заносы будут не особо приятными. Поэтому попробуем проделать те же маневры с включенной системой стабилизации. Вот так сюрприз, даже в этом случае «Вольво» способен скользить. Любопытная настройка...

Кстати, с отключением системы подвеска из режима «комфорт» переходит на «спорт». Повторюсь, особой разницы не чувствуется. Зато можно тешить самолюбие или же морально отдыхать, не кланяясь «лежачим полицейским».

Чего пожелал бы тюнинговому «Вольво», так это хорошо настроенных тормозов. Обычных механизмов, пусть и внушительного размера, при возросшей динамике не хватает. Да и усилие на педали великовато, а длинноходная подвеска при замедлении напоминает о себе сильным клевком.

УВЫ, НЕ РЕМБО

В целом автомобиль заслужил право на существование и на то, чтобы носить фамилию «Вольво» и имя XC60R. Для городской езды он подходит лучше, чем чистокровные спорткары или серьезные вседорожники, совмещая в себе динамику первых и безразличие вторых к качеству дорожного полотна. А это, согласитесь, дорогого стоит (в пересчете на привычные у.е. – примерно 100 тысяч).

Кстати, до сих пор ни слова не сказано о внешности автомобиля, а ведь он обращает на себя внимание, прежде всего раскраской. Не удивительно – ведь перед нами демо-кар. Он выглядит словно рослый десантник, пытающийся спрятаться в городских джунглях в камуфляжной форме. Но, как говорится, не тот сезон – пестрый металлик притягивает взгляды словно магнит. В этом видится единственный смысл такого окраса – ведь военных ассоциаций автомобиль не вызывает. Ему скорее подошел бы неброский костюм агента внешней разведки, работающего под дипломатическим прикрытием. □



«ЧАЙНИК-РАЛЛИ»

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Мы давно живем во власти традиций. Скажем, 31 декабря обязательно идти с друзьями в баню, а на дальнюю дорожку – посидеть, глядя друг другу в глаза. Или в канун 1 сентября ежегодно объявлять рейд гаишников – «Внимание – дети!». А что – традиция! Проводили такой совместно Минобразования и ДОБДД МВД РФ и в этом году – с 22 августа по 9 сентября. Все правильно – кто будет спорить? Дети – они самые незащищенные участники дорожного движения, их надо беречь…

Кстати, есть еще одна беззащитная группа людей на дороге, ласково именуемая «чайниками». В нашем обществе к начинающему водителю на дороге – всеобъемлющее внимание, вот только далеко не всегда со знаком плюс.

Одна моя приятельница (кандидат наук, специалист по финно-угорскому эпосу), вспоминая свою первую неделю за рулем, характеризовала ее коротко и ясно – «дурдом». Она просто пыталась строго по правилам, как учили (!), преодолеть путь от дома до работы и обратно. С буковками «У», естественно, расклеенными по всей машине. Наивная, она ожидала сочувствия со стороны других, более опытных водителей, а получила…

А какие чувства испытываете вы, когда видите перед собой автомобиль с этой самой буквой «У» или чайником в треугольнике? Особенно если машина едет недостаточно быстро, слишком резко тормозит или перестраивается не там и не так? Как сегодня живется начинающему водителю в большом городе?

ВНИМАНИЕ – «ДЕТИ»!

В принципе, сколько бы ни продолжался процесс обучения в автошколе и вне ее, свежеиспеченные водители – все равно что дети. Должно пройти какое-то время, чтобы человек научился чувствовать габариты своей машины, понял, как себя вести на дороге в условиях большого города, начал правильно и своевременно рассчитывать свои маневры… Словом, превратился из «чайника» – в водителя. А до этого…

Чтобы снова почувствовать себя в шкуре новичка, я купил наклейки «У» и «Прочие опасности», аккуратно нашлепал их на свою «Нексию» и выехал вместе с фотографом на «большую дорогу». «Чайник-ралли» стартовало!

Честно говоря, изображать новичка за рулем довольно сложно (как ни крутись, десятилетний опыт езды по столичным улицам сказывается), но я стараюсь. Пока ехал по прямой, все нормально, мне даже пару раз уступили дорогу. Приятно-то как: оказывается, есть у нас водители, которые сочувствуют начинающим. Но вот мне недовольно сзади загудел инкассаторский броневик. Ладно, понимаю, важное дело – деньги везут; раз мешаю, то сейчас перестро… ой-ей! Это что такое делается? Я же показал, что ухожу в другой ряд! Ладно, у меня знак «У», но это не повод, чтобы так бесцеремонно подрезать! Тем более на «Оке»! Хорошо, у меня стаж вождения, а если бы за рулем действительно был новичок? Вряд ли он в такой ситуации сумел избежать аварии!.. «Нексия», конечно, не самый тяжелый автомобиль, но для маленькой «Оки» удар ее бампера в бок мог оказаться роковым… Тоже мне, «броневик»! Или, скорее, кандидат в самоубийцы!

…Не раз приходилось читать на интернет-форумах, как «не уважают» у нас в городе тех,

кто обозначил себя в пространстве знаком «У». Если авторы и сгущали краски, то самую малость. Ни в одной автошколе не преподают маневр, который я назвал «попади на Садовое». А всего-то надо выехать с прилегающей второстепенной улицы на загруженное до отказа в рабочее время Садовое кольцо. Тут два пути решения задачи: либо нагло вылезать на главную дорогу с большой долей риска, либо смириться с бурлящим потоком и ждать, пока тебя пропустят. В первом случае делаю маневр практически на автомате, лишь мигнув фарами и махнув рукой приближающимся машинам – мол, пропустите, я быстро! Несколько секунд – и вот я уже на Садовом. Но, представляю, что значат эти несколько секунд страха для начинающего водителя… Во втором случае я решаю быть «правильным чайником» и без устали моргаю правым поворотом. Мимо плавно течет поток самых разных машин – от старых «москвичей» до навороченных «мерседесов», но проходит минут десять, прежде чем сердобольный мужик на «Волге» милостиво «выпускает» меня на волю...

Еще один эксперимент: пытаюсь ездить по городу со скоростью 60 км/ч, как учили в автошколе. На практике это невозможно! Поток от светофора к светофору идет на скорости 80 или чуть больше, а стоит чуть выбиться из общего ритма – и тут же «Форд-Фокус» начинает истошно гудеть мне в спину. Пытаюсь улыбнуться и помахать рукой – извини, мол, но я пока больше не могу, боюсь... С ревом, с перегазовкой «Фокус» обходит меня справа. В его окне – искаженное гневом лицо водителя. Жестами он показывает мне, что думает о моих родовых корнях (с поправкой на теорию Дарвина). И зачем я ему виновато улыбался? Все равно «ученик» на дороге – для него лишняя помеха, а не человек!

Отдельная песня – как я пропускал людей на пешеходных переходах. Ведь в правилах записано, что я обязан это делать, а экзамен – вот он был, только вчера… Логику моих поступков, кажется, не понимали ни водители, ни пешеходы. «Ненормальный какой-то, чего остановился? С таким надо быть вдвойне осторожным!» – читалось в глазах «безлошадных». Они не верили в мою доброту, и только истошные гудки тех, кто был за мной, давали им понять – или сейчас, или никогда…

И все же в столичной автомобильной жизни есть место не только скверному! Вот при перестроении в потоке меня пропустил сверкающий новеньким лаком «Мицубиси-Паджеро». То ли от греха подальше, то ли вправду пожалел маленького. В ответ я, как вежливый и прилежный ученик, выразил ему свое «спасибо» интернациональным способом – моргнул «аварийкой». Он так от неожиданности

А вот добрый человек дал шанс втиснуться в другой ряд.



Как ни моргай поворотником, пропустят не сразу.



Ура, пока горит «красный», я могу спокойно повернуть направо.



Выезд на Садовое. Через пять минут появится мужик на «Волге», он и сжалится надо мной.

ударил по тормозам, что клюнул носом! Испугался, наверно: «Вот, дурак, пропустил его, а он взял и сломался!» Да и я на миг оробел: «Ничего себе, перестроился; а вдруг этакая махина въедет сзади!»

Так проходит еще час. Продолжаю изображать «чайника», еду по Сретенке и вижу, как из переулка пытается выползти большой инкассаторский КамАЗ. Бедный водитель! За спиной чужие миллионы, машина большая, а Сретенка маленькая и узкая. Вспомнил, как меня все-таки «пустили» на Садовое кольцо, сам теперь пробую пропустить на Сретенку «денежный ящик». И тут же в затылок мне начинает истошно гудеть микроавтобус «Фольксваген». А бибикалка-то у него какая противная! Ладно, если так спешишь, пропускаю, пытаясь припарковаться, а потом отъехать от тротуара задним ходом. Не тут-то было. На это «упражнение» у меня уходит несколько долгих минут. Я и поворотник включал, и «аварийку», и жалобно бибикал в вечность, но выпускать меня на дорогу не спешили. Сжалился только спустя минут пять владелец такой же «Нексии» – решил помочь «родственнику», видимо...


Я тоже милосерден – проезжай, дружище.

«Чайник-ралли» закончилось. Сейчас поеду как обычно.



ПО СТАРОЙ МОСКОВСКОЙ ТРАДИЦИИ

Словом, полдня для меня показались вечностью – сами попробуйте соблюдать все правила и при этом не мешать горячим московским парням. Да что там московским, долгое время меня беззастенчиво оттирал к обочине на Ленинградском проспекте «Гольф» с калужскими номерами! Видимо, и у них не очень уважают «учеников»... Но я же честно предупреждаю окружающих, что я пока «У», так дайте мне скидку! Увы, мы с вами – в джунглях. Каменных, где каждый – за себя.

Ну ладно, хватит быть мишенью, подумал я и поехал – как обычно. Нет, я не Шумахер, но уроки вождения, преподанные мне некогда коллегами из отдела испытаний, не прошли даром. Я гордо провез свое «У» по улицам столицы: выписывал такие «змейки», втискивался в такие «окна», резво шпарил наравне со всеми «мерседесами» по Кутузовскому, сгоняя с дороги зазевавшихся предупредительным гудком. Мое сердце пело победную песню!

Вдруг сбоку в потоке я увидел девчушку на бордовом «Ситроене» с такими же, как у меня, буковками «У», игриво ей бибикнул и пропустил вперед. Ее лучистые глаза говорили мне: «Ты – супер!» Наверняка, со стороны я смотрелся эффектно. А может – и нет. Кто-то, уверен, подумал: совсем обнаглели эти, которые с «У». Носятся наравне со всеми, а тут такое движение, что самим страшно...

Кстати, моя приятельница, неделю поездив с буквой «У», сняла ее. И – о чудо! – ее перестали замечать. Ей, женщине с тремя «языками», высшим образованием и стройной фигурой, больше никто не крутил пальцем у виска. Ее «чайник-ралли» закончилось. Хотя ощутимо лучше она ездить пока не стала, но внимания к ее машине – никакого. Да, она иногда ехала и едет «не туда», совершает нелогичные поступки, но без «У» это называется «рваный стиль езды». Традиция у этих москвичей – так ездить...

ПРАВО НА АВТОМОБИЛЬ

Сергей Волгин

В редакционной почте (как электронной, так и обычной) встречаются вопросы, ответы на которые, казалось бы, известны всем и каждому. Но это на первый взгляд. В реальной жизни далеко не все так просто, не говоря уже о том, что изменения в законодательной базе происходят ныне весьма часто и неожиданно, так что угнаться за ними бывает нелегко. Исходя из этого, мы решили время от времени готовить публикации, где будем объяснять, что и как надо делать, чтобы избежать неприятных объяснений с инспектором ГАИ и наказаний.

Вот такой вроде бы совсем простой вопрос: какие надо иметь при себе документы, чтобы управлять автомобилем? Сколько об этом написано и сказано. А между тем водители и (к сожалению!) даже инспекторы ГИБДД зачастую очень плохо представляют, какие именно документы вправе потребовать сотрудник милиции.

ВСЕ СВОЕ ВОЖУ С СОБОЙ

Перечень документов, которые водитель обязан иметь при себе, определен пунктом 2.1.1 Правил дорожного движения. К ним относятся: водительское удостоверение соответствующей категории (либо, при его изъятии, – временное разрешение); регистрационные документы на транспортное средство и на прицеп; документ, подтверждающий право владения, пользования или распоряжения данным транспортным средством; страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также, в установленных случаях, путевой лист, лицензионная карточка и документы на груз.

Все это водитель не просто обязан иметь при себе, но и передавать для проверки сотрудникам милиции. Последнее означает – «передать в руки». Сам же инспектор обязан по требованию водителя предъявить свое служебное удостоверение, не выпуская при этом его из рук. Однако препятствовать водителю тщательно изучить удостоверение или переписать данные инспектор не имеет права.

Начнем с **водительского удостоверения** – документа, подтверждающего, что водитель прошел специальное обучение и может быть допущен к опасному виду деятельности (любое транспортное средство по определению – источник повышенной опасности). Водительское удостоверение обязательно должно быть с «открытой» категорией, соответствующей категории данного транспортного средства.

Следует различать такие понятия, как «тип транспортного средства» и «категория транспортного средства». Тип ТС устанавливает предприятие-изготовитель, определяя при этом, к какому виду транспортных средств относится это изделие – грузовик, автобус, легковой автомобиль и т. п. Исходя из типа транспортного средства рассчитывается, например, транспортный налог. Категория же транспортного средства не обязательно совпадает с типом. Скажем, имея открытую «легковую» категорию «B», можно спокойно сесть за руль грузовика «Газель».

Временное разрешение. Единственное требование, которое предъявляется к нему, – оно должно быть действующим. Временное разрешение выдают только в двух случаях – при изъятии водительского удостоверения за нарушения и при замене взамен утраченного. В первом случае оно действует до вступления в силу постановления по делу об административном правонарушении, даже если между составлением протокола и вступлением в силу постановления пройдет несколько лет (это вполне реально, например, при обжаловании постановления в нескольких судебных инстанциях). В моей практике был случай, когда водитель вполне законно ездил по «времянке» больше двух лет.

Временное разрешение, выдаваемое при замене водительского удостоверения взамен утраченного (внешне оно ничем не отличается от того, что выдается нарушителю), действует всего два месяца. За это время водителя проверяют по специализированным базам данных (лишенных права управления, разыскиваемых по каналам уголовного розыска и т.д.). После этих проверок водителю выдают водительское удостоверение.

К регистрационным документам на автомобиль относятся **свидетельство о регистрации транспортного средства** (закатанный в пластик документ светло-розового цвета) или **технический паспорт** (эту серую книжечку выдавали при регистрации автомобилей до начала девяностых годов). Паспорт же транспортного средства – ПТС (бланк синего цвета, формата А4) выдается заводом-изготовителем или таможенными органами и предъявляется в ГИБДД при регистрации автомобиля. ПТС регистрационным документом не является и иметь его при



себе не требуется. Равно как нельзя управлять автомобилем на основании ПТС, например, в случае утери свидетельства о регистрации.

Самым распространенным документом, подтверждающим право пользования, владения или распоряжения автомобилем, в России сегодня является **доверенность**. Не вдаваясь в детали, скажу, что вообще-то «доверенность на право управления автомобилем» - с юридической точки зрении нонсенс. Но так уж сложилось в стране, что именно этот документ подтверждает право пользования автомобилем в отсутствие собственника.

Никакой нотариальной формы для такой доверенности не требуется. Вполне **достаточно листка бумаги, на котором будет изложен текст доверенности за оригинальной подписью собственника**. К содержанию предъявляется только одно требование – **обязательна дата совершения доверенности**; без нее документ недействителен. Максимальный срок действия доверенности – три года. Если срок не указан, считается, что она действует год с момента выдачи. Никаких требований к указанию в доверенности специальных сведений (паспортные данные, место рождения, жительства и т. п.) нет; они необязательны. Вполне достаточно указать, кто именно выдал доверенность, кому и какие полномочия предоставил. И обозначить автомобиль, например, записав регистрационный знак. После этого надо поставить дату выдачи и подпись. Сам же текст доверенности формально может быть выполнен даже на пачке из-под сигарет!

КОГДА К ВОДИТЕЛЮ ДОВЕРЬЯ НЕТ...

Путевые листы есть не что иное, как задание, которое дает юридическое лицо своему водителю. Оформление путевых листов началось еще с советских времен, от недоверия к работнику, который, как тогда считали, так и норовит увильнуть от работы или что-то украсть. В путевом листе фиксировались маршрут, расход и марка ГСМ, рабочее время, пробег и иные эксплуатационные характеристики автомобиля. «Путевки» сдавались в бухгалтерию и служили для отчета предприятия перед контролирующими органами.

Сегодня вроде бы дело самой компании, сколько бензина выделять водителю, но формально ситуация с путевками почти не изменилась. Путевой лист остается основным документом, который позволяет более-менее точно контролировать расходы предприятия на использование находящихся на его балансе транспортных средств. Правда, как следует из Правил, путевой лист водитель обязан иметь при себе «в установленных случаях».

Что это означает? А только то, что инспектор вправе требовать путевой лист, если в каком-либо нормативном акте есть на это прямое указание. К таким случаям относятся, например, перевозка пассажиров или грузов на коммерческой основе или перевозка опасных грузов. А вот управление «казенным» автомобилем кем-либо из сотрудников офиса, не водителем по должности, к таким «установленным случаям» не относится. Такому сотруднику вполне достаточно доверенности от предприятия на право управления конкретным автомобилем. Или, если сотрудник вынужден постоянно ездить на разных машинах – «на все транспортные средства, принадлежащие такому-то предприятию на праве собственности».

То же самое относится и к перевозке грузов – только при прямом указании в нормативном акте водитель обязан будет предъявлять инспектору **документы на груз**. К таким установленным случаям относится: перевозка грузов на коммерческой основе и перевозка тяжеловесных и опасных грузов. К типу транспортного средства наличие или отсутствие путевого листа или документов на груз отношения не имеет. Если вы везете на собственном КамАЗе сруб на свою дачу, никаких документов на груз или путевого листа вам не требуется. В отличие от водителя такого же КамАЗа, которого вы наняли в магазине и который везет вам этот сруб за деньги.

С принятием закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» среди документов, которые должны быть у водителей, появился **полис ОСАГО**. Таким несложным образом государство добилось, что практически 100% владельцев транспортных средств застраховали свою ответственность. Еще бы: при отсутствии полиса инспектор ГИБДД может забрать автомобиль на штрафстоянку! При этом следует помнить, что обязанность застраховать свою ответственность возникает не сразу, а через 5 дней с момента возникновения права владения (ст. 4). Попросту говоря, если, например, с момента совершения доверенности прошло менее 5 дней, полиса страхования водитель при себе иметь еще не обязан. Также не надо вписывать в полис водителя, которому собственник передал право управления в своем присутствии. Правда, водитель в этих случаях должен отдавать себе отчет, что и возмещать вред в случае чего ему придется самостоятельно.

Остается добавить, что приведенный в Правилах перечень является исчерпывающим и никаких других документов, кроме названных здесь, никто от водителя требовать не имеет права. □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД России читателям ЗР:

Ответ 2
Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59. Зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251.

Ответ 5
Приказ МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396». Зарегистрирован в Минюсте России 11 августа 2000 г., регистрационный № 2349.

Ответ 9
Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190.

1. Могут ли сотрудники ГИБДД изъять у меня документы, если передние боковые стекла моей машины тонированы выше нормы?

В. БАРДИН, ТАТАРСТАН

Ответственность за управление транспортным средством, когда светопропускание стекол не соответствует установленным требованиям, определена частью 1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В этом случае изъятие у водителя каких-либо документов не предусмотрено.

2. В Тульской области брату не разрешили снять с учета мою машину, которой он распоряжался по генеральной доверенности, потому что не представил ее нотариально заверенную копию. Правомерно ли это? И еще: вправе ли сотрудники отказать в снятии машины с учета, если у меня нет ИНН?

А. ШТЕПА, ТУЛЬСКАЯ ОБЛ.

В соответствии с **Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России** для совершения регистрационных действий в Госавтоинспекции вы должны иметь документ, который удостоверяет ваши полномочия представлять интересы собственника транспортного средства. В настоящее время для этого достаточно доверенности, составленной просто в письменной форме. Правда, в вашем случае следует иметь в виду, что заверенная копия доверенности может потребоваться при оформлении последующей продажи транспортного средства новому владельцу. В соответствии с названными Правилами индивидуальный номер налогоплательщика (ИНН) должен быть указан физическим лицом в заявлении на совершение регистрационных действий только в том случае, если ему этот номер присвоен.

3. Почему меня наказали за выезд на встречную полосу четырехполосной дороги (я объезжал троллейбус), если из-за ремонта покрытия двойной сплошной линии разметки просто не было?

К. КАРНАУХОВ, ВОЛГОГРАД

Обратите внимание, что пункт 9.2 ПДД запрещает выезжать на полосу, предназначенную для встречного движения, на дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы и более. Поскольку сам факт выезда на встречную полосу вы не оспариваете, наказание было назначено правомерно.

4. В г. Кизилюрт сотрудники ГИБДД оштрафовали за то, что стекла машины тонированы пленкой (светопропускание – в норме), сказав, что ее для этих целей использовать нельзя. Правы ли они?

Ш. ШАБАНОВ, ДАГЕСТАН

Нормы светопропускания автомобильных стекол установлены ГОСТ 5727–88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия». Способ же тонирования действующие нормативные акты не регламентируют. Из этого следует, что в данном случае сотрудники Госавтоинспекции не имели права привлекать вас к административной ответственности.

5. На ЗИЛ-431810 буксировал вагон-бытовку весом 3,5 т. Прав ли инспектор, утверждавший, что в этом случае в моих правах должна быть категория «Е»?

Л. ПЕСОЧЕНСКИЙ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Прав. В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений для управления транспортным средством категории «С» с прицепом и разрешенной максимальной массой свыше 750 кг необходимо иметь водительское удостоверение с разрешающей отметкой в графе «Е». Кроме того, в графе «Особые отметки» водительского удостоверения должна быть отметка «Е к С» (**приказ МВД России № 782–2000 г.**).

6. Контролер ПИКа «забраковал» мою машину, сославшись на чрезмерный износ щеток стеклоочистителя. Неужели есть такое требование?

С. АБАКУМОВ, МОСКВА

В соответствии с пунктом 4.1 приложения к Основным положениям запрещается эксплуатация транспортного средства, у которого не работают в установленном режиме стеклоочистители. Согласно ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки», частота перемещения щеток по мокрому стеклу в режиме максимальной скорости стеклоочистителей должна быть не менее 35 двойных ходов в минуту.

7. В свидетельстве о регистрации карбюраторного ВАЗ-21083 поставили мощность 71,5 л.с., в то время как у предыдущего ВАЗ-21099 с таким же двигателем она была 70 л.с. Почему?

М. СЕМЕНОВ, САМАРА

Мощность двигателя измеряется с учетом установленного на нем дополнительного оборудования (системы питания и очистки воздуха, зажигания, охлаждения, выпуска отработавших газов и пр.), поэтому она может различаться в зависимости от комплектации. Ее значение для каждого конкретного автомобиля определяет изготовитель и вносит в паспорт ТС. На основа-

нии его оформляется свидетельство о регистрации.

8. Меня оштрафовали за отсутствие полиса ОСАГО, вменив нарушение пункта 2.1.1 ПДД. Я в этом пункте такого требования не нашел. На каком же основании меня наказали? И еще один вопрос: почему я должен нести в ГИБДД квитанцию об оплате штрафа?

В. БЕЛЯЕВ, НОВГОРОДСКАЯ ОБЛ.

По всей видимости, вы пользовались старым изданием Правил дорожного движения. Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2003 г. № 595 в перечень документов, которые водитель должен иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции (пункт 2.1.1 ПДД), включен также страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Так что наказали вас справедливо. Теперь об оплате штрафа. В соответствии с частью 4 статьи 32.2 КоАП РФ копию документа об уплате административного штрафа лицо, привлеченное к административной ответственности, направляет судье, а также в орган должностному лицу, вынесшему постановление.

9. За несколько лет эксплуатации двигатель сильно загрязнился. Могут ли на этом основании отказать в проведении техосмотра?

А. МИНАЕВ, КРАСНОДАР

Сам факт загрязнения двигателя не может служить основанием для отказа в государственном техническом осмотре. Однако имейте в виду, что в соответствии с **Правилами проведения техосмотра** ГИБДД проверяет соответствие марки, модели, модификации (типа), цвета, года выпуска, идентификационного номера транспортного средства, номера кузова, а также номера двигателя тем данным, которые указаны в регистрационных документах. В большинстве случаев эти данные полностью или частично наносят в подкапотном пространстве, а номер двигателя – на блоке цилиндров. Загрязнение двигателя и, следовательно, подкапотного пространства будет препятствовать указанной проверке. Поэтому перед техническим осмотром автомобиля двигатель и моторный отсек советую тщательно помыть.

10. До армии сын отучился на курсах по категориям «В, С», получил все документы, однако экзамены на права сдать не успел. Может ли он сделать это теперь, вернувшись из армии?

В. КАЛИНИН, РЯЗАНСКАЯ ОБЛ.

Документ о прохождении обучения, выдаваемый образовательной организацией, бессрочен, поэтому препятствий к допуску на сдачу экзаменов у вашего сына нет. Хочу только посоветовать ему обновить теоретические знания, а также восстановить навыки управления транспортным средством. Не забудьте также, что потребуется предъявить и медицинскую справку.

11. У меня ВАЗ-2107, которым управляю по генеральной доверенности в Хабаровске, где постоянно проживаю. Машина же зарегистрирована в Буйнакском районе Дагестана. Теперь хочу снять ее с учета. Говорят, для этого можно сфотографировать маркировку кузова и двигателя, снять номера и ехать с ними в ГИБДД по месту регистрации. Так ли это?

И. МУРАНОВ, ДАГЕСТАН

Нет, не так. Вам следует представить автомобиль в подразделение Госавтоинспекции по месту жительства, где на основании вашего заявления оформят акт технического осмотра. Для снятия автомобиля с учета нужно представить этот акт, а также государственные регистрационные знаки в подразделение ГИБДД, где зарегистрирован автомобиль. Такой порядок предусмотрен упомянутыми выше Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России.

12. Какие права нужно иметь, чтобы поехать на своем автомобиле за границу (Финляндия, Германия и т. д.)?

Семья МЕСИКОВЫХ, МАГАДАН

Конвенция о дорожном движении 1968 года обязывает присоединившиеся к ней страны (их сейчас около 80, включая Германию и Финляндию) признавать как международные, так и национальные водительские удостоверения, выданные в соответствии с предписаниями Конвенции. В Российской Федерации выдают оба вида водительских удостоверений.



ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД

Виктор Дмитриев. Фото: А. Нохрин, С. Суворов, Д. Митрошин

«Пешеходов надо любить» – это изречение наших классиков, увы, так и не стало призывом для нескольких поколений водителей, живущих на российской земле. Уважение к «безлошадным» участникам движения никак не привилось в национальной культуре вождения. Да многое ли все мы делаем, чтобы воспитать это уважение?



Администрация одного из брянских предприятий решила сразу предупредить въезжающих на территорию водителей, кто здесь главный: на въезде знак, предоставляющий пешеходам безусловный приоритет. Правда, таблички с текстом: «Водитель СТОП заглуши двигатель подготовь машину к досмотру» (пунктуация, а вернее, ее отсутствие, сохранена) и предупреждение о шлагбауме невольно заставляют подумать о новом названии знака. Например, «Жилая зона строгого режима».

А вот и первая жертва «переходного периода», к счастью, не из человеческого племени. В Псковской области предупреждают о серьезных последствиях для коров, которые переходят дорогу в неположенном месте, – им грозит, например, ампутация ноги. Насколько важно это для водителей, сказать трудно, зато какая пропаганда безопасности движения для животных!



Первый же пример отеческой заботы дорожников о пешеходах встретился в Тюмени. «Зебра» на асфальте – всего лишь мираж: табличка на столбе призывает ни в коем случае не поддаваться искушению пересечь проезжую часть.



Дорожники Южного административного округа столицы позаботились о слабовидящей части населения, предоставив им безоговорочное преимущество на пересечении Нахимовского проспекта и Симферопольского бульвара. Вот только как они об этом узнают?







В заключение примеры «по теме» из-за рубежа. В Норвегии, например, проезжую часть пересекают исключительно скандинавы в шляпах (фото слева), а в Катаре национальный колорит чувствуется буквально всюду.

ПРИДОРОЖНЫЙ ПАН

Игорь Моржаретто

В прошлом году некогда братская Польша стала членом ЕС (а еще раньше – НАТО), для чего ей пришлось привести в соответствие с требованиями этой организации все свои законы, структуру государственного управления и т.д. Коснулись эти реформы и дорожной полиции. Пятнадцать лет назад она была практически полным аналогом нашей ГАИ, теперь же все иначе. О том, как изменилась и чем теперь занимается польская дорожная полиция, мы решили узнать, отправившись в поездку по этой стране.

Первые впечатления: отличные дороги (по качеству, наличию разметки, знаков и т.д.), но в основном – узкие. Ездят все быстро, иногда нарушая скоростной режим, но – вежливо. За четыре дня только дважды мы встретили дорожных полицейских. Пикет был хорошо виден издалека, но о том, что он там, предупреждали и встречные водители – мигали, как и у нас. Позже, общаясь с польскими автомобилистами, выяснилось: конечно, вдруг и сразу все не начали любить свою полицию, но относиться к служителям закона стали гораздо лучше. Видимо, есть за что…

ДЕНЬГИ РЕШАЮТ НЕ ВСЕ

– Главное, что нам удалось сделать за эти годы – изменить отношение общества к нашей полиции, – рассказала нам советник главного коменданта полиции Польши Алисия Хытрэк. – Это раньше дорожный полицейский, как и у вас, был героем анекдотов, в которых только и умел, что вымогать деньги. Сейчас, согласно всем опросам, 66% поляков положительно оценивают работу полиции. Недавно мы объявили дополнительный набор, и за месяц уже поступило две тысячи заявлений! Теперь можем отбирать самых лучших.

Зарплата и хорошая пенсия, конечно, стимул, но все же не главный. Служба в польской полиции стала престижной и уважаемой. Люди видят, что она теперь другая, видят реальные результаты: преступления раскрываются не только в кино, а и в жизни. Изменилось и ее оснащение – у польских полицейских сейчас самые современные компьютерные системы, системы связи, лаборатории, автомобили и т.д. Высокая зарплата тоже играет свою роль. К тому же работа в государственной структуре считается более стабильной, чем в частной компании. Да еще прельщает возможность после 15 лет службы уйти на пенсию. Ее размер зависит от многих факторов, но в любом случае дает возможность жить в «капиталистической» Польше достойно.

В польской полиции сейчас служит около 100 тыс. человек, но самое большое управле-







Видео- и фоторадары сегодня – главные «борцы» с нарушителями. А «засады» носят характер профилактический.

ние – профилактическое. Дорожная полиция (около 6 тыс. человек) входит в его структуру. Причем в ней служат самые подготовленные специалисты, потому что по характеру работы они должны не просто уметь водить автомобиль, а делать это виртуозно; не просто в совершенстве владеть компьютером, а работать со специальной фото- и видеотехникой, радарами, тестерами на алкоголь и наркотики, знать многочисленные законодательные акты и документы. Как положено перевозить те или иные грузы, как оказывать медицинскую помощь и т.д. Но, конечно, главная задача полицейских – управлять дорожным движением.

Во всем мире дорожных полицейских относят к элите. Они – лицо всей полиции: всегда на виду, по их работе судят о всей службе. Как нам рассказали, в Польше очень большое внимание уделяют подбору кадров. Обучение дорожных полицейских в академии продолжается два года. Для работы «участковым» надо учиться год, в криминальной полиции – полтора. Это при том, что среди кандидатов на должности в дорожной полиции большая часть людей – с высшим образованием, большинство знает два и более языка. Сегодня это – непременное условие для работы. Кстати, интересно, что среди упоминавшихся двух тысяч заявлений 40% принадлежит женщинам. Полицейский – теперь одна из самых для них популярных работ в Польше; 11% сотрудников – женщины. Это о многом говорит.

Реформа полиции в Польше, которая началась в 1990 году, прошла достаточно мягко благодаря внимательному отношению к «старым кадрам».

– В нашей полиции увольнение возможно только по двум причинам: если сотрудник управлял автомобилем в нетрезвом состоянии или против него государственный орган (не частное лицо!) возбудил уголовное дело. Если государство не доверяет, значит, он ему служить не может, – разъясняет Алисия Хытрэк. – Но таких за 15 лет было не слишком много. Сокращение численности полиции шло за счет тех, кто уходил на пенсию. Реформа была увязана с пенсионным законодательством. Оно предусматривало выход на пенсию после 15 лет службы.

ЗАСАДА... НА ВИДУ У ВСЕХ

Дорожной полиции Польши поставлена только одна задача – организация дорожного движения. Другие, вспомогательные, тоже направлены на выполнение главной – например, в сотрудничестве с местными органами власти следить за состоянием дорог, разметки и знаков. Водительские удостоверения выдают специальные транспортные отделы при местных администрациях. Там же, кстати, и регистрируют автомобили. Но полиция к работе этих учреждений никакого отношения не имеет.

Если говорить о службе, то польский полицейский не имеет права сидеть в засаде на дороге, контролируя скорость радаром!

– Такое в нашей полиции уже было, многие об этом помнят, но давным-давно запрещено! – рассказала пани Алисия. – По закону патрульный автомобиль дорожной полиции должен быть обозначен специальной раскраской и виден издалека. Ведь полиция называется «профилактической», и уже то, что на трассе стоит полицейский автомобиль, побуждает водителей сбрасывать скорость. Главная цель – не наказать за нарушение, а предупредить его. Для наказания есть другие способы.

Уже полтора года мы активно закупаем фото- и видеорегистраторы. Устанавливаем их как в городах, так и на трассах. Каждый такой прибор делает фотографии, где видны и номер машины, и ее скорость. Полиция рассылает нарушителям приглашения явиться – не вызывает, а именно приглашает! Там демонстрируют снимки и предлагают уплатить штраф, установленный законом. Если водитель согласен, то платит, если нет – его вызывают в суд. Как правило, большинство платит сразу. Число этих фоторадаров увеличивается от месяца к месяцу – это, ко всему прочему, выгодно – прибор довольно быстро окупается. А количество нарушителей сокращается.

Между прочим, польский полицейский «дистанцирован» от работы с деньгами. На трассе он не имеет права взять штраф, даже мизерный, с гражданина Польши – только выдает ему квитанцию.

– Надо учесть, что за последние годы поляки много колесили по другим странам Европы и научились ездить аккуратно и вежливо, – уверена пани Хытрэк. – Теперь мы стараемся научить их ездить по правилам, с нужной скоростью.

ШТРАФЫ ПО-ПОЛЬСКИ

Самый маленький штраф, в соответствии с польским кодексом, составляет 20 злотых (1 доллар = 3,2 злотого). Его придется заплатить за такие экзотические правонарушения, как «перегон животных в состоянии, которое не позволяет их контролировать» или же «езда на запряжных средствах передвижения с полозьями без звонков и погремушек». Самый большой штраф – 500 злотых. Его предусмотрели за злостное нарушение скоростного режима (больше чем на 50 км/ч) или как наказание тех водителей, которые объезжают автомобиль, остановившийся перед «зеброй», чтобы пропустить пешеходов. В кодексе предусмотрены наказания как для водителей, так и для пешеходов, велосипедистов и даже для пастухов (см. выше). Вот некоторые из них.

Для пешеходов: выход на проезжую часть непосредственно перед движущимся транспортным средством (в том числе по «зебре») – 100 злотых; переход через проезжую часть в неположенном месте – 20 злотых.

Для водителей: отказ уступить дорогу трамваю – 100 злотых; езда без ремней безопасности – 70; использование водителем сотового телефона во время езды – 100; отказ уступить первенство другому автомобилю, который хочет включиться в движение, – 200; превышение допустимой скорости на 50 км/ч – 500 злотых; создание опасности в движении при торможении – 250; создание опасности при несоблюдении дистанции – 250; езда со скоростью, затрудняющей движение других транспортных средств, – 200; обгон спецтранспорта в населенном пункте – 300.

Сейчас в России 170 автомобилей на 1000 жителей. В Польше – 330. При этом на одного дорожного полицейского у них приходится 2 тыс. автомобилей, у нас – 250. В 2004 году в России произошло 208 тыс. ДТП, в которых погибло 34,5 тыс. человек, в Польше – 51,4 тыс. и 5,7 тыс. соответственно. □

ДОРОЖНАЯ САМООБОРОНА

Сергей Волгин

Некоторое время назад в конференции на нашем интернет-сайте один из постоянных его посетителей, П., рассказал такую историю.

– Еду себе тут спокойно в правом ряду, никому не мешаю, как вдруг на светофоре слева от меня останавливается «Фольксваген». Молодой человек, сидевший рядом с водителем, опускает стекло и, страшно ругаясь, кричит, что я будто бы обрызгал их свежевымытую машину и теперь «за это отвечу». Объясняю, что, мол, никого не обливал, что меня они с кем-то спутали. Не успели тронуться, как «Пассат» обходит меня, подрезает и прижимает к бордюру. Из машины выходят два здоровенных парня (у одного бейсбольная бита в руках) и грозно направляются в мою сторону. Я не нашел ничего лучше как дать газ и, вырулив по обочине, уехать. Кажется, при этом я помял им дверь, но останавливаться не стал. Теперь не знаю, что меня ждет…

Имела эта история продолжение или нет, мне не известно, но тему эту активно обсуждали все участники конференции. П. получил массу советов – что делать сейчас и как избежать подобного в будущем. С определенной долей уверенности можно сказать, что никаких негативных последствий для П. не последовало – мы продолжаем интернет-общение, и он не напоминает об этом неприятном инциденте. Тем не менее должен сказать, что вопросы о самообороне на дороге в нашей почте – не редкость. Трасса (или улица) сама по себе – место довольно опасное, не только угрозой ДТП со всеми вытекающими последствиями. Банальные конфликты между участниками дорожного движения вспыхивают где угодно, когда угодно и по какому угодно поводу. Один из примеров – случай с П. Вполне естественно, что многие водители начинают задумываться над тем, как защитить себя и своих близких в подобной ситуации. Этому мы и посвящаем наше очередное расследование, немного отойдя от привычной схемы.

СИЛА ДЕЙСТВИЯ РАВНА СИЛЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ…

Государство, обеспечивая безопасность внешних границ, не должно забывать и о безопасности жизни, здоровья и имущества своих граждан. Об этом, между прочим, сказано в Конституции. Способов решения этой задачи довольно много, но стопроцентной гарантии не дают – увы, нигде в мире.

С точки зрения закона, свою жизнь и имущество граждане вправе защищать любыми доступными способами. В том числе с помощью физической силы и даже оружия. Единственное условие – при защите не должны быть превышены пределы необходимой обороны. Короче говоря, противодействие должно быть адекватно угрозе.

В каждом конкретном случае правоохранительные органы обязаны полностью, всесторонне и объективно расследовать происшествие и выяснить, имела ли место «необходимая оборона» и нет ли превышения ее пределов. Невозможно дать четкий ответ, при каком количестве нападающих и при каком их вооружении можно применять то или иное оружие для самозащиты. Каждый случай рассматривается отдельно. Но при этом, если вы не чемпион по самбо, не помешает иметь в машине средства для самообороны.

НА ВСЯКУЮ СИЛУ – НАЙДЕТСЯ ДРУГАЯ

Для защиты себя и своей собственности закон позволяет применять оружие. Закон № 150-ФЗ «Об оружии» от 13.12.1996 года разделяет оружие на три вида, в зависимости от целей его использования: гражданское, служебное, боевое ручное стрелковое и холодное. Для самообороны можно применять любое, но только при одном условии – законном основании владения оружием.

Порядок применения оружия установлен статьей 24 Закона. Основанием является необходимость «защиты жизни, здоровья и собственности в состоянии необходимой обороны или крайней необходимости». Только надо помнить: прежде чем применить оружие, необходимо четко предупредить нападающего. В случаях с огнестрельным оружием, как правило, это выстрел в воздух. Кстати, не стоит обольщаться, что никто не узнает, куда именно был произведен первый выстрел – на поражение или в воздух. Любая экспертиза по остаткам масла и пороха на пуле (или травматическом снаряде) определит, куда именно произведен первый выстрел. Не предупреждать о намерении использовать оружие можно только в случаях, «когда промедление в применении оружия создает непосредственную опасность для жизни людей или может повлечь за собой иные тяжкие последствия». В такой ситуации закон позволяет сразу применять оружие на поражение. Опять же надо быть готовым



Рисунок Сергея Савилова

к тому, что «непосредственную опасность» или «иные тяжкие последствия» придется доказывать. Также следует помнить, что применение оружия в состоянии необходимой обороны не должно причинить вред третьим лицам. И, конечно же, закон не позволяет использовать его «в отношении женщин, лиц с явными признаками инвалидности, несовершеннолетних, когда их возраст очевиден или известен, за исключением случаев совершения указанными лицами вооруженного либо группового нападения».

Крайне важно помнить, что применять оружие следует в четком соответствии с инструкцией. Если на патронах к газовому пистолету написано «не применять ближе одного метра» – этому надо строго следовать, иначе наживешь крупные неприятности! Кроме того, повторюсь: оружие обязательно должно находиться на законных основаниях. При отсутствии их может наступить уголовная ответственность.

В БОЮ ВСЕ СРЕДСТВА ХОРОШИ

С точки зрения закона, бейсбольные биты, монтировки, разводные ключи и прочие подручные средства оружием не являются. Между тем ими можно нанести очень серьезные телесные повреждения, поэтому при рассмотрении дела о превышении пределов необходимой обороны эти предметы могут расценить как «примененные в качестве оружия». А тут уж недалеко и до превышения самих этих пределов. Если же при рассмотрении дела вам удастся доказать, что иного способа защитить себя или свое имущество у вас не было, никаких последствий от применения бейсбольной биты, монтировки или любого другого предмета (равно как и оружия) не возникнет. Правда, иногда бывает сложно объяснить, зачем, например, в дамской сумочке у женщины кухонный нож…

С юридической точки зрения абсолютно не важно, какое именно оружие (или предметы) применялось для защиты. Но все-таки наиболее эффективным будет использование здесь именно оружия самообороны. Например, закон хоть и допускает применять для защиты охотничье ружье, однако возить его в собранном и заряженном виде в автомобиле запрещено. Следовательно, либо вы просто не успеете собрать и зарядить ружье, либо, в нарушение закона, придется возить его в полной боевой готовности. В последнем случае вопросы могут возникнуть даже у обычного постового (возможна конфискация оружия!), не говоря уже о подозрениях в умышленных действиях при защите. А они обязательно возникнут у любого следователя. «Зачем вы везли с собой заряженное ружье? Может, специально «охотились» за этим гражданином, а потом, спровоцировав скандал, применили оружие?» – такие претензии вполне реальны. Избежать их можно, если использовать вещи, особенно оружие, строго по их назначению. Для самообороны – оружие самообороны, для охоты – охотничье, а для спорта – спортивный инвентарь.

Тем более что сегодня правила получения разрешения на гражданское оружие довольно просты. Все разрешительные функции отданы в районные отделения милиции. Достаточно иметь всего две справки (из психиатрического и наркологического диспансеров), пройти медкомиссию – и практически любой гражданин может получить разрешение на хранение и ношение оружия самообороны. Купленное средство самозащиты в течение двух недель регистрируется в том же отделении милиции, после чего можно спокойно везде носить пистолет при себе. В том числе и при управлении автомобилем. Единственное условие – в полуавтоматических пистолетах не допускается наличие патрона в патроннике. Так что перед применением придется передернуть затвор. Но лучше, конечно, чтобы такие ситуации никогда не возникали…

P.S. А действия нашего участника конференции П. в той ситуации были вполне правомерны в отношении возникшей угрозы. □

ДОЛОЙ «ГИРЛЯНДЫ»!

Сергей Волгин

Если сказать, что после вступления в силу многострадального Кодекса РФ об административных правонарушениях ситуация на дорогах изменилась, значит – не сказать ничего. Уж слишком наши депутаты преуспели в своем рвении «служить народу», а в результате обрели если не вседозволенность, то, по меньшей мере, пренебрежительное отношение к закону. Спустя два года спохватились и начали «закручивать гайки». Правда, как это бывает, после «недогиба» подчас следует «перегиб». И все-таки это лучше, чем полное бездействие…



Закон от 22.07.2005 № 120-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» довольно серьезно изменил действующий КоАП, прежде всего в отношении специальных сигналов на транспортных средствах. Но досталось не только им. Например, отныне (с 8 августа 2005 года) за управление автомобилем без регистрационных знаков водителя могут лишить прав на срок от одного до трех месяцев, правда, при отсутствии обоих знаков. Так что, если вы потеряли задний номер где-нибудь по дороге, спокойно поезжайте за новыми в свою ГИБДД. Никто никаких претензий к вам предъявить не вправе.

Остались «неподсудными» и те, кто не успел вовремя зарегистрировать свои машины. Ответственность за управление таким автомобилем предусмотрена статьей 12.1 КоАП РФ, и она не изменилась (предупреждение или штраф 50 рублей).

Могут жить спокойно и те, кто любит устанавливать на стандартные места вместо знаков таблички с именами или прозвищами. Юридически это называется «установкой нестандартных знаков» (или, если стандартные знаки лежат под стеклом, «установкой знаков с нарушением требований ГОСТа»). Наказание для таких водителей осталось прежним – предупреждение или штраф 50 рублей. А вот за установку заведомо подложных номеров, например, от другого автомобиля, нарушителя оштрафуют уже на 2500 руб. Должностное же или юридическое лицо и того больше – на 15–20 тыс. или 400–500 тыс. рублей соответственно. Напомню – речь идет только об установке таких знаков. За управление автомобилем с подложными номерами предусмотрено еще одно наказание – лишение права управления на срок от шести месяцев до года. Без вариантов. Штрафом за такое нарушение теперь не отделаешься.

С номерами все более или менее понятно. А вот в отношении спецсигналов и раскраски наши законодатели явно перемудрили. Статью 12.4 КоАП было решено изменить полностью. Напомню, она называется «Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб». Если теперь внимательно почитать первую часть, то оказывается, что ответственность за нарушение этой нормы может наступить и за те деяния, которые к безопасности дорожного движения имеют весьма отдаленное отношение. Составом правонарушения является установка на передней части транспортного средства «световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения».

Все понятно? Действительно, наряженный, как новогодняя елка, автомобиль на дороге может представлять серьезную опасность. Но в статье не оговорено: движется он по шоссе или стоит, например, в качестве рекламы. Отныне под действие статьи попадают и те, кто решил украсить свой старый автомобиль разноцветными гирляндами, скажем, чтобы привлечь автолюбителей в свой магазин запчастей или на заправку! К счастью, решать вопрос о привлечении к ответственности за подобные нарушения может только суд.

Отдельное наказание предусмотрено и за управление таким разукрашенным транспортным средством – виновным грозит лишение прав на срок от шести месяцев до года плюс конфискация этих приборов и приспособлений. Тем же, кто осмелится управлять автомобилем, оборудованным устройствами для подачи спецсигналов (кроме охранной сигнализации) или с нанесенными специальными цветографическими схемами для автомобилей оперативных служб, грозит лишение права управления уже от года до полутора. Речь, повторяю, идет об управлении такими транспортными средствами! Если же использовать устройства для подачи спецсигналов (пусть даже автомобиль стоит на месте и за пределами дороги) – можно лишиться прав на срок от полутора до двух лет. Естественно, с конфискацией мигалок и крякалок.

Не обошли вниманием законодатели и должностных лиц, ответственных за выпуск на линию транспортных средств. Отныне, если ТС имеет неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудовано без соответствующего разрешения, должностное лицо, ответственное за их техническое состояние и эксплуатацию, будет оштрафовано на 500–1000 рублей. За выпуск автомобилей с установленными на передней части световыми приборами с огнями красного цвета (см. выше) или с заведомо подложными знаками – штраф от 15 до 20 тысяч рублей; а с незаконно установленными спецсигналами или спецокраской – 20 тысяч рублей.

В общем, по части «закручивания гаек» наши законодатели потрудились на славу. Вот только, как всегда, забыли о том, что при наказании нарушителя главное – даже не размер штрафа, а его неизбежность. Впрочем, время рассудит.

ПРОШЛО ДВА ГОДА

Игорь Моржаретто

Как-то незаметно промелькнула примечательная дата: два года действия закона об ОСАГО. А ведь сколько копий было сломано в свое время! Противники «грабительского» закона требовали его отмены или, по крайней мере, значительного сокращения страховых взносов, в Думу поступали все новые и новые поправки к закону, страховщики настаивали на том, чтобы дать время на его апробацию. Тогда как раз и называли срок – два года. Уже известно, что осенью планируют внести в закон первые изменения (о них поговорим в следующем номере). Ну а пока посмотрим, как трансформировалось отношение россиян к «автогражданке» и о чем говорят сегодня данные страховой статистики.

«ВСЕ-ТАКИ ПОЛЕЗНО!»

Именно так можно охарактеризовать результаты независимых опросов, проведенных в разных городах России по заказу двух компаний – «Росгосстраха» и «Никколо-М». По полученным данным, сегодня около 90% автовладельцев имеют полис ОСАГО (между прочим, это наивысший показатель среди стран Восточной Европы!), при этом около 20% респондентов уже оказались участниками ДТП и использовали полисы.

Согласно названным опросам, большинство россиян уже воспринимают ОСАГО не как «дополнительный налог», а как инструмент решения финансовых проблем после ДТП и защиту своих имущественных интересов (число таких за год увеличилось с 58 до 70%).

Из числа водителей, готовых оценить работу страховщиков по ОСАГО, положительную оценку ей дали 62,7% – таковы данные, полученные в ходе опроса «Росгосстраха» в 17 крупных и средних российских городах (опрошено 14 168 человек). Более всего довольны сотрудничеством со страховщиком ОСАГО в Уфе (71%), Петрозаводске и Перми (по 69%), Екатеринбурге, Рязани, Челябинске (68%), Казани (67%), Омске (66%), Нижнем Новгороде и Москве (65%).

Опрос компании «Никколо-М» (он проводился в столицах семи федеральных округов с участием 1400 респондентов) дал примерно такие же результаты. Лучше всего, согласно полученным данным, к введению ОСАГО относятся автовладельцы Москвы (75% опрошенных оценили систему положительно), Хабаровска (64%), Ростова (59%). А вот больше всего недовольны ОСАГО жители Санкт-Петербурга: только 10% опрошенных оценили систему положительно! Правда, далеко не все на своей шкуре почувствовали, как работает «автогражданка», многие ставили ей оценку, опираясь на сложившееся ранее общественное мнение. Из числа же тех, кто прошел процедуру урегулирования страховых случаев по ОСАГО, довольны остались 54% страхователей. Больше всего нареканий, однако, вызывают затягивание страховых выплат (27%), неполные выплаты (20%), отказ в выплате страхового возмещения (13%) и высокие цены (11%).

Примечательно, что невзирая на эти негативные оценки, по данным статистики, под влиянием ОСАГО растет и число автовладельцев, готовых добровольно застраховать свою автогражданскую ответственность на дополнительную сумму, а также приобрести полис КАСКО.

В общем, в начале лета необходимость ОСАГО в целом признавали 70% автовладельцев. При том, что качество работы страховщиков при ДТП положительно оценила только половина опрошенных.

Необходимость ОСАГО в целом признают 70% автовладельцев, а качеством работы страховщиков удовлетворены лишь 50%.

КТО ВЕРИТ В ОСАГО?

По данным обоих опросов, за последние два года доля владельцев полисов ОСАГО, побывавших в ДТП, возросла с 12 до 18%. И это... положительный результат! Ведь в целом аварийность по стране хоть и увеличилась, но не на пятьдесят же процентов! Просто автомобилисты поверили в эффективность системы, несмотря даже на сложность оформления выплат.

Согласно названным опросам, доля владельцев иномарок, побывавших в ДТП, в среднем в полтора раза выше, чем владельцев отечественных машин. Объясняется это очень просто: если повреждения незначительные, автомобилисты чаще предпочитают договориться о компенсации на месте – ремонт, как правило, недорогой. Между тем покраска даже одной детали «иностранца» ох как кусается! Вот тут и выручает полис... По той же причине чаще оформляют ДТП владельцы новых машин (до трех лет – 27%, старше пяти лет – 18%).

Еще прошлой осенью доля ДТП, в урегулировании которых принимали участие страховщики, составляла чуть больше 69%, а уже этим летом она поднялась до 77,5%. Выходит, как бы ни относились к системе ОСАГО наши сограждане, к ее помощи они прибегают все чаще и чаще...

ОСАГО ЗАЩИЩАЕТ ПРАВА...



НЕГАСИМЫЙ СВЕТ

Михаил Колодочкин.
Фото: автора и
Константина Якубова

Покажите мне Москву, москвичи,
Покажите мне ее без прикрас.
А. Розенбаум



Показать вам Москву? Да с радостью! Приходите в гости – полистаем альбомы, «послушаем» альтиста Данилова и «понюхаем» мимозу, что была в руках у Маргариты... И, конечно же, прокатимся! Москва – это мой дом, в котором прожито полвека: кто же про нее расскажет лучше, чем я?

По Москве хорошо ездить ранним воскресным утром. А фото на память лучше делать... ночью! Гулять же можно в любое время – одних памятников сколько наберется: как известных, так и не очень... Окуджава на Арбате и Блок на Спиридоновке, Высоцкий на Страстном и Лермонтов на Молчановке – и даже Пушкин на бывшей Собачьей площадке: развеселые привокзальные гиды про него точно не знают... Еще можем взглянуть на шемякинских «детей», что на Болотной площади рядом с Репиным и Лужковым мостом. И на смотровую площадку у «Эм-Гэ-У» подъедем (покупать там матрешек я вас отговорю)... А потом прохватим без остановки по всему третьему кольцу, посмотрим монастыри – Новодевичий, Донской и Свято-Данилов, нырнем через переулочки к Патриаршим, уточним время по цветочным часам на Поклонной...

Город – он всегда такой, каким мы хотим его видеть. Более того – он подстраивается под нас: это живой организм со своей аурой или как там это

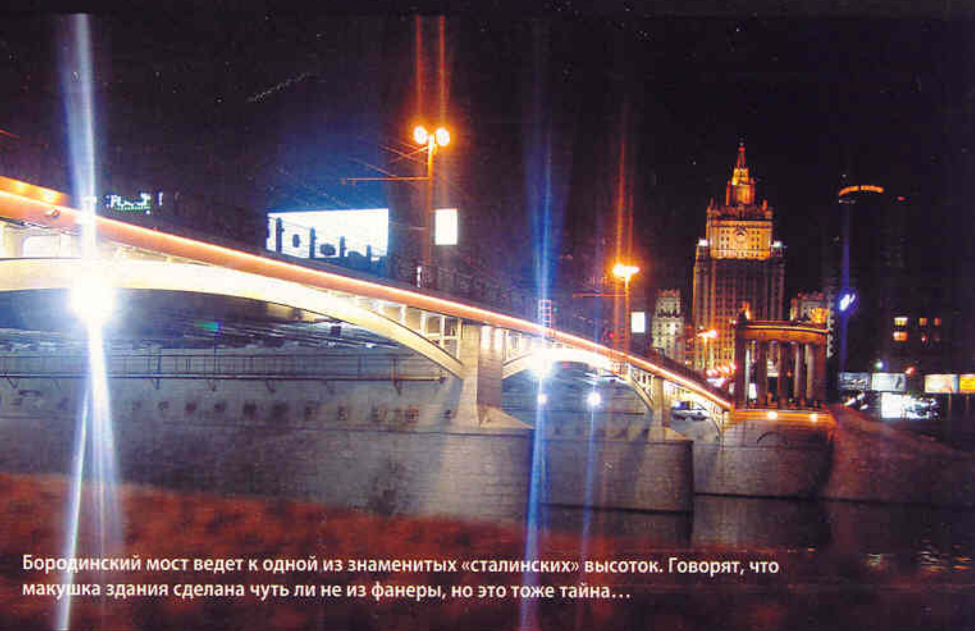


Патриаршие пруды (точнее – пруд...) навсегда останутся в первых рядах по части тайн и мистификаций. Это с виду тут «тишь да гладь» – однако же невольно ждешь появления незнакомца в дорогом сером костюме и с разноцветными глазами, посланного сюда Михаилом Афанасьевичем... А на уголочке и кафе имеется соответствующее.



Этот дом на Смоленской вы, скорее всего, проскочите мимо – а зря. Самое непонятное, самое загадочное строение архитектора Жолтовского вызывает крайне противоречивые эмоции. Какой угол смотрит на вас – прямой или тупой? С каким шагом расположены окна – 4, 5 или 6? А что с карнизом – кирпичей не хватило, что ли? Да нет – именно так и задумано: как-нибудь расскажу поподробнее. И, конечно же, очередная тайна – говорят, что из этого дома можно попасть в то самое «Метро-2», которого никто толком не видел, но все знают, что оно есть...





Бородинский мост ведет к одной из знаменитых «сталинских» высоток. Говорят, что макушка здания сделана чуть ли не из фанеры, но это тоже тайна...

Могут ли два трамвая, движущиеся по разным путям в разные стороны, столкнуться «в лоб»? Не торопитесь отвечать – лучше заезжайте в Сыромятники...



Отгадайте, кому этот памятник? Коневодов и Пегасов исключить... Ладно, подсказываю – российской интеллигенции!



называется... Москва явно поддерживает астральный контакт с нашей второй столицей. Там воруют птичку с Фонтанки – у нас исчезают бронзовые утки от Новодевичьего, там баснописец Крылов присел в окружении детей в Летнем саду – у нас он точно так же устроился на Патриарших... На разводные мосты Питера Москва отозвалась пешеходными – вон их сколько «повисло над водами» Москвы-реки.

Вам понравится – я знаю. Но знаю и другое – «немосквичи» во все времена недолюбливали мой город. При коммунистах – потому что «мы тут зажрались», сейчас – примерно за то же самое. И мне все время мерещится та далекая и удивительно светлая Москва из раннего Данелия – с «Зелеными» театрами в парках и доминошниками во дворах. С приветливыми и тихими московскими улочками, проспектами и набережными, по которым совершенно не страшно и ходить, и ездить. С улыбающимися гостями столицы, которые с восхищением смотрят вокруг... И молодому Михалкову наверняка самому хотелось напеть тот знаменитый шлягер шестидесятых...

Потому что если и бывает «...все на свете хорошо», то это, конечно же, бывает именно в моей Москве.

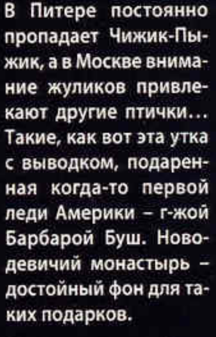
Третье столетие хранит свою тайну этот дом на Покровке... Кто его возвел? Когда? Для кого? Правда, говорят, что его заказала наша самая симпатичная императрица для своего тайного (опять тайна!) супруга – графа Разумовского. Чуть левее, за углом – в церкви Вознесения, что в Барашах – Лиза и Алексей обвенчались. Они еще не знали, что их дворец получит странное прозвище: дом-комод...



Эту кремлевскую звезду в 1941 году видели фашисты! Познакомиться с нашей столицей поближе им, как известно, не разрешили. Так они и не поняли, что замеченный издали высокий шпиль на самом деле принадлежит Речному вокзалу...





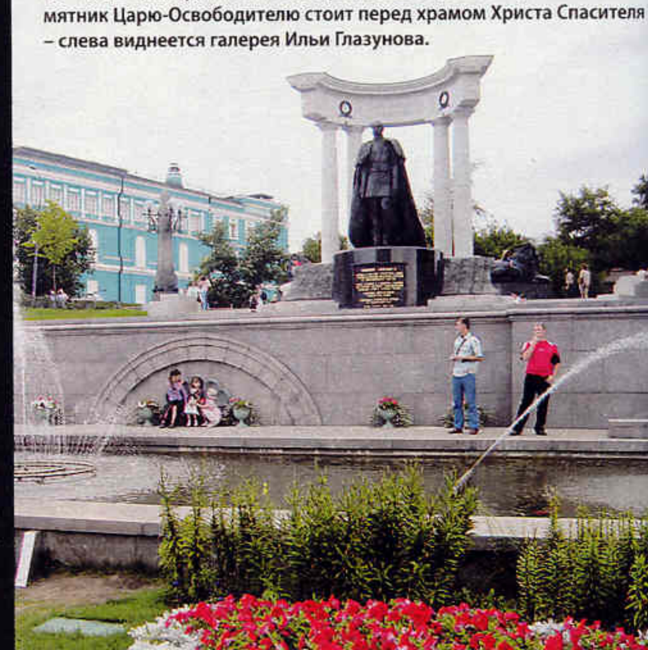


В Питере постоянно пропадает Чижик-Пыжик, а в Москве внимание жуликов привлекают другие птички... Такие, как вот эта утка с выводком, подаренная когда-то первой леди Америки – г-жой Барбарой Буш. Новодевичий монастырь – достойный фон для таких подарков.



Лужков мост обрел свое имя как-то незаметно, но уверенно. Теперь тут постоянно «пасутся» экскурсионные «неопланы» – пешочком можно пройти от памятника Репину и шемякинских «детей порока» к Третьяковке в Лаврушинский переулок.

Александр Николаевич Романов отменил в России крепостное право – кстати, американцы в это время еще торговали рабами. Памятник Царю-Освободителю стоит перед храмом Христа Спасителя – слева виднеется галерея Ильи Глазунова.



Неужели иномарки тоже плохие? Нужна ли нам новая машина с ВАЗа? Почему Абрамович купил «Челси», а не автозавод? На эти и другие темы рассуждают посетители октябрьского почтамта ЗР.

КРУШЕНИЕ ЛЕГЕНД

Уважаемые господа! Читаю вас с 1978 года. Пишу, поскольку почувствовал, что некоторые темы никак не затрагиваются в журнале – вероятно, по причине нежелания взглянуть на проблему воочию. Я имею в виду резкое снижение качества новых иномарок. По крайней мере, в ценовой категории до 20 тыс. долларов. Можно сказать, у нас на глазах происходит крушение легенд.

Про «Фокус» вы уже писали (ЗР, 2005, № 6) – только выводов не сделали. Если стереть марку машины, то можно подумать, что речь идет о продукции даже не ВАЗа, а, к примеру, Ижевского завода. Можно продолжать в том же духе. Меня же побудила написать некогда легендарная «Тойота-Королла»» 2004 года выпуска, купленная у официального дилера в Москве и пробежавшая всего 28 тыс. км. Через 500 км у нее потек сальник первичного вала коробки передач. Вместе с подшипником его заменили по гарантии, на что потребовалось несколько дней из-за отсутствия нужных деталей на складе. А теперь загудел передний ступичный подшипник. Его, кстати, тоже нет на складе. И это в Москве!!! За 28 тыс. км (!!!) пробега таких поломок многовато даже для отечественного автомобиля. Вот вам и «Королла» турецкой сборки. Это вам не бывалые «ауди-бочки» или те же старенькие «тойоты», по 30 лет без проблем бороздящие наши просторы.

Вероятно, объяснением тому является перенос производства (как комплектующих, так и целых автомобилей) за пределы развитых стран. Не исключены и другие причины, но факт налицо. Можно провести и аналогию. К примеру, нынешний телевизор любой фирмы вряд ли отработает столько, сколько купленный более 10 лет назад. То же с сотовыми телефонами. Для бытовой техники снижение качества оправдывается стремительным развитием технологий и падающими ценами: сломалось – выбросил и купил новое. Но для дорожающих автомобилей таких оправданий нет.

Вот что важно, вот о чем надо писать. А, извините, не о пластике передней панели – гармонирует он с чем-то там или слишком дешево выглядит. С уважением,

СЕРГЕЙ РЫБАКОВ, ИВАНОВО

Если не ВАЗ, то кто же?

■ Интересное предложение, высказанное П. Меньших! Оно могло бы стать еще и дельным, если бы он смог ответить на ряд уточняющих вопросов. Какую из зарубежных моделей можно считать современной и одновременно попадающей в заявленный ценовой диапазон (6–7 тыс. долларов)? Что будут покупать нынешние покупатели ВАЗ-2105…2107 после того, как эти модели снимут с производства?

ДМИТРИЙ

■ Нынешний автопром будет жить не вечно, а только до тех пор, пока не поднимется жизненный уровень населения, что позволит отказаться от его услуг. **Ч.**

■ Есть узкий круг "тазофилов» с соответствующей психологией и анатомией, которые любят ВАЗ как таковой. Не надо их мучить, заставляя ездить на машинах для обычных людей. Бедность ни при чем: человек, выкидывающий вместе со страховкой и кредитом 10–12 «штук» за новый ВАЗ, явно не бедствует. А без отечественных автомобилей можно успешно ездить: пример – Дальний Восток, где даже среди патрульных авто встречаются «крауны». **К.**

■ Я думаю, все становятся «тазофилами» по одной простецкой причине – отсутствие денег. Любой человек, зарабатывающий прилично, не купит ВАЗ. А другим ничего не остается делать. Есть еще «прослойка» – мол, лучше новый ВАЗ, чем подержанный «кот в мешке».

ГЛАДИАТОР

■ Прежде чем с горы съезжать, надо внизу потренироваться! Какие автомобили – о чем вы? Сначала надо бы освоить резиночки для брызговиков, потом – лампочки и стеклышки, затем – шаровые-рулевые. Да такие, чтобы «там» брали! А натуральное хозяйство – это мы уже проходили: получаются вазы-газы. **ИГОРЬ**

■ Идея нормальная: ведь если не ВАЗ, то кто же? Отечественная машинка нужна всем – и не шибко богатым нашим потребителям, и работягам из Тольятти. Только бы с ценой не перемудрили…

КОНСТАНТИН

■ Надо кончать с этим цирком под названием «отечественный автопром». Нужно импортировать авто – новые и б/у – и постепенно развивать на своей территории производство запчастей для них, до тех пор пока их будет достаточно для локализации производства... **KARLIN**

Бедность ни при чем: человек, выкидывающий вместе со страховкой и кредитом 10–12 «штук» за новый ВАЗ, явно не бедствует...



Кому на чем ездить?

Прочитал в вашем августовском номере статью о тесте «Калины» в сравнении с «Логаном» и «Авео». Понимаю патриотические чувства автора, но надо все-таки смотреть правде в глаза – чуда не случилось! От иномарки, от современного автомобиля вообще в «Калине» – только цена! Горькая ягода «Калина» по сути – все те же до боли знакомые «Жигули», с тем же качеством, собираемые на новом конвейере теми же рабочими из тех же комплектующих. Все то же пренебрежение к безопасности, все то же отсутствие ABS и подушек! И о каком вообще комфорте можно говорить в машине без кондиционера?! Ездить без него летом – это то же, что без печки зимой! Кроме того, она ведь просто страшненькая! Посмотрите на «Авео» или на тот же «Акцент» – совсем другое дело! А недавно наблюдал, как дама в прямом смысле влюбилась в зелененький «Гетц» – в «Калину», боюсь, женщины влюбляться не будут. Но самое главное – все-таки цена. До тех пор пока «нашемарки» стоили втрое-вчетверо дешевле своих забугорных одноклассников, можно было мириться и с душераздирающим качеством, и с убогим дизайном, и с примитивной конструкцией, и с отсутствием комфорта, но сейчас! Такие дела... С уважением,

КОНСТАНТИН

Читаю ваш журнал с 1999 года, не пропускаю ни одного номера. Но ни разу не встречал такой информации: на чем ездят «наши любимые» начальники (директора и т.д.) ВАЗ, ГАЗ, УАЗ? Наверняка не на автомобилях собственного производства. С уважением,

ЖИГАЛОВ ЯРОСЛАВ, ОРСК

Может быть, в Москве 3000 у.е. – деньги не очень большие. А вот у нас в Оренбурге 89 000 рублей – сумма серьезная. Поэтому я понимаю, почему Роман Абрамович купил ФК «Челси», а не ОАО «ЗМА». Моему ВАЗ-111130-40 полтора года, пробег – 17 000 км. Краска откалывается от хорошего шлепка комара на загородной трассе. Все басни об окраске на импортном оборудовании – это для тех, кто до сих пор верит в светлое будущее автомобильной России. По-видимому, половину краски роботу-маляру или недолили, или разбодяжили. Все, что скрыто от глаз – неокрашенное или слабоокрашенное. И жалко, что не могу передать на бумаге звуки, которые исходят от этого четырехколесного «нарочно не придумаешь». Глядя на годовалый «Матиз», невольно возникает мысль о том, как счастливы корейцы. А мы? Год поездить – и продать? Дальше-то что?



СТЕПАН, ОРЕНБУРГ

ВЗГЛЯД В СТОРОНУ



Молодежь небось и не знает, что это за автомобильчик помирает на Моховой в Питере. Подсказываю: гэдээровский «Трабант». А из чего у него был сделан кузов, догадайтесь сами.

МИШЕЛЬ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Эта «Волга» ГАЗ-22В 1970 года выпуска (одна из последних!) не так давно досталась моему приятелю... за 200 долларов. Причем почти случайно – как говорится, «увидел – взял». Редкая машина «жила» в Москве и была в неплохом состоянии, так что даже не потребовала никаких расходов, не считая бензина и масла. Попав в хорошие и умелые руки, великолепная «Волга» подарила хозяину и его друзьям множество счастливых мгновений: мы объехали на ней почти всю Тверскую область, дважды машина побывала в Питере, при этом ни разу серьезно не подвела. Вряд ли можно найти нечто лучшее любителю путешествий: огромный багажник, удивительно мягкие диваны, невероятный простор для задних пассажиров (я с ростом 195 см чувствую себя как в лимузине), очень плавный ход. Всего три передачи – но один раз наша «крокодила» легко взяла 140 км/ч (надо было видеть лица в обогнанной «девятке»), хотя обычно ездим не быстрее 90 км/ч. Но самое главное: машина обладает чертами поистине живого существа. По дороге к Москве едет легко и радостно, но стоит свернуть, допустим, в Конаково – сразу недовольно «чихнет». Не всем разрешает открыть заднюю правую дверь: мне – легко, а другу из Питера – никогда. А еще не любит, когда у хозяина очень чистые руки – может «вытворить» какой-нибудь каприз.



Приятно наблюдать, что ни в городах, ни на трассе наша «крокодила» не оставляет равнодушных: редкая и оригинальная машина всегда привлекает к себе внимание.

ЯРОСЛАВ МОСКОВКА, ТВЕРЬ



Этот фотосюжет сделан на въезде в г. Мелеуз, Башкирия. По дороге увидел коров на остановке, ждущих автобус для поездки на дачу. С уважением,

СПАРТАК

P.S. *«Зарулевцы»! Указывайте, пожалуйста, свои контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

С ПОЧТОЙ ОКТЯБРЯ РАБОТАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



ДИНОЗАВРИК

Ирина Рябченкова

Удивительно, как все быстро меняется. Лет десять назад увидеть женщину за рулем было чем-то необычным, редким, а сейчас неумение управлять автомобилем становится для нас просто неприличным. У меня желание сесть за руль появилось еще в раннем детстве. Дождавшись 18 лет, я выучилась – получила заветную маленькую карточку. И тут встал вопрос: на чем ездить? Он просто не давал мне покоя.

Ситуация, к счастью, разрешилась сама собой. У приятеля отца был старенький «Ниссан» (Nissan Bluebird), который целый год стоял без надобности – не находилось покупателя. В итоге папа купил его мне. Он знал историю этого автомобиля и решил, что для первой машины – то, что надо. За моей мечтой я поехала со своим другом.

И что увидели? Огромный белый, красивый... сугроб! Вооружившись лопатой и скребком (угадайте, что взяла я?), принялись за дело. Уже через полчаса перед нами стоял он – мой первый автомобиль. Внешний вид слегка шокировал: что-то вроде птеродактиля времен динозавров. Но мысль о том, что у меня СВОЯ машина, затмевала все!

Заведется или нет? Лезу в салон, поворачиваю ключик... тишина. Тут я по-настоящему расстроилась – откуда мне было знать, что с нее давно сняли аккумулятор? Мой друг оказался более подготовленным – он извлек из багажника своей машины второй аккумулятор и стал его устанавливать. Тем временем я принялась изучать самое главное – салон. М-да – нашла люк с электроприводом, большие удобные сиденья (двигаются по высоте!), электроподъемники, электрозеркала и регулирующийся по высоте руль. Не успела все рассмотреть и покрутить, как слышу: «Поверни ключик!» Вначале только громкое фырканье... нет, не заводится! Тогда друг садится за руль и, притапливая правую педальку, заводит «динозаврика»! Двигатель работает не очень ровно – это заметно даже мне. Но меня успокаивают – мол, машина застоялась, да и свечи неплохо бы поменять. После прогрева попробовали тронуться – не получилось: правое заднее колесо не крутится. Полдня отмораживали... И вот свершилось: я – за рулем!

Поначалу – легкий шок. Даже дома в кресле не так удобно, как здесь! Все на месте, до всего достаю, а какой обзор в зеркала – чудеса, да и только. Трогаюсь. Насколько же легче педали, чем на учебной «девятке» – про руль с гидроусилителем вообще молчу. Едет тихо, ничего не скрипит – и это 89-й год... Двигатель оказался двухлитровым. Я поняла, какое это достоинство. С таким мотором машина более эластична – можно спокойно ехать 30 км/ч на четвертой передаче, потом добавить газа, и она отзовется интенсивным разгоном, а не дикой вибрацией.

Требовали замены только масло, свечи, фильтры, колодки и некоторые детали подвески. На все про все около 350 у.е. После всего этого мой «ниссанчик» получил второе дыхание. Двигатель стал работать ровно, без провалов – исчезли неприятные звуки при наезде на кочки. Про странноватый внешний вид я скоро забыла – даже напротив, машина стала казаться мне красивой! А главное – не подвела ни разу. Всегда заводилась, не ломалась. Так мы и зажили с «динозавриком».

Многие почему-то считают, что девушка должна ездить на маленькой аккуратненькой машинке. Соглашусь только с последним. Мне нравятся большие машины, да и на дороге они смотрятся солиднее. К тому же попробуйте поехать впятером на пикник или, к примеру, перевезти шкаф... Умом, конечно, понимаю: через какое-то время придется покупать что-то более новое, но знаю точно – это будет большой седан или универсал. Не меньше, чем мой «динозаврик»!

КУПИТЕ МУЖУ АМОРТИЗАТОРЫ!

Мартина Балашова, Бельгия

Ну какой нормальный мужик полезет менять на машине амортизаторы просто потому, что они, видите ли, старые? Заняться тюнингом, поиграть в спортсмена – на это ему денег не жалко, но просто так, потому что стареют? Нет, не представляю.

Самоуверенные они, эти мужчины... Излишне самоуверенные. Поэтому и обращаюсь к женщинам. В технике мы, может быть, и не очень соображаем – пусть о нас так думают! – но зато в понятливости... Если нам говорят: «Опасно!», то мы не отмахиваемся, а прислушиваемся. Написано, к примеру: «Заменить масло!» – едем и меняем. И точно так же поступим с амортизаторами!

Зачем их менять? Позвольте ответить, потому что по характеру своей работы я про них много знаю. Например, сколько раз в среднем срабатывает амортизатор за один километр пробега... От 5000 до 7000 раз! А за 60 000 км? Получается очень много – как говорится, столько не живут. И еще знаю, что в Европе каждая вторая пожилая машина ездит с абсолютно убитыми амортизаторами – и в Германии, и во Франции, и в Италии.

«Ерунда! – возразят мне самоуверенные месье и джентльмены. – Объем продаж пытаются поднять – вот и нагоняют страху. Без тормозов ехать действительно страшновато, а со старенькими амортизаторами очень даже можно...»

Без тормозов, говорите? Милые дамы, объясните этим зазнайкам, что тормозной путь автомобиля, едущего со скоростью 80 км/ч, возрастает с «наполовину убитыми» амортизаторами на 2,6 м! Это что – ерунда? А если машина оборудована системами ABS/ESP, то разница увеличивается аж до 5,8 м! Ведь при наличии ABS машина с убитыми амортизаторами начинает тормозить гораздо хуже, чем без нее, – вы и это знали, дорогие мужчины? А если дорога мокрая? Знайте – езда может превратиться в аквапланирование уже на 109 км/ч – с нормальными амортизаторами это произошло бы только на 125 км/ч...

Что делать? Да ничего особенного – просто уяснить, что критический возраст амортизаторов – от 60 до 75 тыс. км пробега. После этого поведение вашего автомобиля становится непредсказуемым. И жизнь водителя, пассажиров и всех окружающих – тоже...

Нам с вами это надо? Мы что – хотим остаться вдовами? Нет, не хотим. Так давайте действовать сами – просто пойдем и купим своим мужчинам новые амортизаторы! И пусть они делают вид, что недовольны неразумной тратой денег – мы-то с вами знаем, что это не так... □





НА КАЖДОМ КИЛОМЕТРЕ

Илья Барский, генеральный директор НПП «Симикон»

Раннее утро, классная погода, ровная дорога... И тут «из ничего» возникает фигура в светоотражающем жилете с полосатым жезлом в руке. Рядом – напарник с радаром и почти незаметная издали патрульная машина. Бросив взгляд на спидометр, осознаешь, что «приехал»…

По результатам исследования Всемирной организации здравоохранения в год во всем мире на дорогах погибает один миллион двести тысяч человек! Еще около 20–50 миллионов получают травмы. Россия в подобных «соревнованиях» рвется в лидеры по всем номинациям. Известно еще и другое: количество ДТП и тяжесть их последствий увеличиваются по мере повышения скорости движения. Подсчитано, что при уменьшении средней скорости на 1 км/ч количество ДТП уменьшается на 4%. Увы, сегодня мы чаще всего соблюдаем скоростной режим не из соображений безопасности, а из опасений встретиться с радаром. А представьте абсурдную ситуацию: на всех дорогах, на каждом километре стоит по милиционеру с радаром – ездить будет просто нельзя… Но в то же время из тех ста человек, что по статистике сегодня не вернутся домой, многие остались бы живы!

Короче говоря, предлагаю не злиться на радары, а взглянуть на них глазами разработчика. Хотя бы потому, что это, на мой взгляд, просто интересно.

Первые скоростемеры для дорожной полиции были созданы в США вскоре после Второй мировой войны. Они использовали несущую частоту около 10,5 гигагерц (X-диапазон), что определило этот диапазон как стандартный на долгие годы. У нас кое-где еще встречается советская разработка – различные модификации радаров серии «Барьер». С ростом скоростей и плотности потока пришлось «учить» радары видеть самую быструю цель на фоне транспортного потока. Более того, на перегруженных дорогах с двусторонним движением потребовалось определять направление движения целей. В 1997 году была сертифицирована первая модификация измерителя «Искра-1» фирмы «Симикон», почти одновременно появился «Сокол» фирмы «Ольвия» – тоже петербургской.

Различные модификации этих приборов и составляют сегодня основной парк скоростемеров в России. Главная разница между ними: в «Соколе» использована традиционная частота X-диапазона, а для «Искры» выбран и

«Искру» представлять не нужно – это основной применяемый сегодня боевой прибор. Он тяжелее и больше «Радиса», не знаком с USB-портами, но в то же время постоянно меняет свою начинку – от элементной базы до программного обеспечения. Благодаря чему и держится «на уровне».





Измеритель скорости радиолокационный «Радис» – модульная разборная конструкция, подключаемая через USB-порт к ноутбуку. Измерительный модуль можно отсоединить от рукоятки и установить, к примеру, на крышу патрульного автомобиля. Управление ведется из салона по радиоканалу, при этом можно одновременно работать с двумя модулями (вперед и назад). Имеется встроенный светодиодный фонарик для подсветки документов в темноте. Масса – 250 граммов.



Значительно снизить число конфликтных ситуаций поможет комплект с видеофиксатором. Пульт специально сделан «как у видюшника» – со знакомыми приборами легче работать. Инспектор может показать вам в записи минуту реальной дорожной обстановки – сразу станет видно, кто кого обгонял.

ПАМЯТКА ОБИЖЕННОГО ВОДИТЕЛЯ

Радар должен быть опломбирован и поверен. Да-да, именно «поверен», а не «проверен». Это означает, что государственный поверитель – лицо, уполномоченное Госстандартом, – удостоверил соответствие прибора всем требованиям по точности и достоверности и поставил пломбу. Документ, который подтверждает этот факт, – свидетельство о поверке. На нем указан заводской номер радара, срок следующей поверки и стоит штамп поверителя.

Именно это свидетельство можно потребовать у инспектора, работающего с радаром. Данные, указанные в свидетельстве, заносятся в протокол об административном правонарушении. Иногда говорят и о сертификате. Но сертификаты хранятся у изготовителя и по закону требуются только для производства и продажи.

сертифицирован другой стандарт – 24 гигагерца (К-диапазон). Более высокая частота позволила практически вдвое уменьшить габариты и вес прибора по сравнению с «Соколом», не говоря уже об устаревшем «Барьере». Затем очередные модификации «Искры» научились работать в движущемся патрульном автомобиле. Они могут фиксировать встречные и попутные цели, действуя как вперед по ходу движения, так и в обратном направлении. Еще одно – возможность определять скорость попутных автомобилей при минимальной разнице со скоростью патруля.

Насколько верны показания радара? Скажу сразу – гарантированная дальность измерений составляет 300–400 м, а реальная – 800 м.



Обратите внимание на стрелочки – они показывают направление, в котором движется измеряемая цель. Если инспектор после измерения захочет переключить режим прибора, чтобы предъявить вам скорость встречного «шумахера», все данные в памяти прибора обнуляются. В нормальном режиме они хранятся там 10 минут.

Однако не стоит «грузить» гаишников вопросами на эту тему. Дело в том, что прежде чем зафиксировать результат, радар многократно измеряет скорость цели, сопоставляя полученные значения. В случаях, если под влиянием помех или других факторов точность измерений не может быть гарантирована, результат вообще не будет выведен на табло. Иными словами, радар показывает либо верную ситуацию, либо не показывает ничего!

Одновременно с измерением скорости запускается таймер радара. Можно также убедиться в том, что вам предъявляют скорость

Радар показывает либо верную ситуацию, либо не показывает ничего!

цели, которая двигалась в том же направлении, что и ваш автомобиль. На боковой поверхности рукоятки «Искра-1» для этого есть треугольная светящаяся стрелка. Кстати, на стирание памяти после измерения скорости дано десять минут – именно это время отводится для составления протокола.

Недавно запущены в производство новые модели радаров: в «Симиконе» это – «Радис». В дополнение ко всем возможностям «Искры» он способен передавать данные через USB-порт или по радиоканалу и имеет множество сервисных возможностей. А на замену «Соколу» пришел «Беркут». При его разработке фирма «Ольвия» также освоила К-диапазон частот.

Жизнь заставляет создателей радаров уделять особое внимание доказательной базе. Видеофиксаторы «Кадр-1», выпускаемые «Симиконом» уже около трех лет, позволяют зафиксировать последовательность фотографий дорожной ситуации, где на каждой есть данные об измеренной скорости. Кроме того, в России выпускаются также приборы «Сокол-Виза» и «Автоскан». Существует также комплекс «Патруль» – его стационарно устанавливают в автомобиле.

Будущее в контроле скорости принадлежит полностью автоматизированным комплексам – их еще называют фоторадарами. Они способны без участия оператора достоверно определить нарушителя даже по одному зафиксированному фотокадру. Главная техническая проблема при этом – гарантировать, что измерена скорость именно того автомобиля, который изображен на фотографии. Такое по силам комплексу «КРИС-1», который уже применяют и в Москве, и в Ленинградской области. Особенность его – наличие специального радара с очень узкой, игловидной диаграммой направленности. Телекамера фиксирует непрерывное изображение – для сохранения же выбирают только кадры с номерным знаком в зоне видимости. Компьютер одновременно анализирует все получаемые сигналы, совершенно точно сопоставляя измерения скорости и изображения.

Автоматизированные комплексы хороши тем, что лишают водителя возможности спорить с инспекторами, кивая то на радар, то на спидометр. А может и в самом деле сбудется страшный сон и терминаторы с радарами появятся на каждом километре? Пока что мы до этого еще не додумались… □



ЧИСТО. КОНКРЕТНО

Максим Приходько.
Фото: Андрей Морозов

Прав был наш президент, когда предложил давать медаль тем, кто отважился открыть свое дело в малом бизнесе. Надо обладать врожденным финансовым чутьем, смекалкой, иметь деньги, рассчитывать на везение, чтобы однажды рискнуть и заняться тем, чему тебя не учили ни дома, ни в школе, ни в институте.

Шесть лет назад олимпийские чемпионы по фехтованию Ильгар Мамедов и Александр Ширшов зачехлили оружие, спрятали свои золотые медали и занялись бизнесом – открыли автомойку. Идея лежала на поверхности: погода у нас в любое время года неустойчивая, а поддерживать транспортное средство в чистоте хотя бы неделю, не прибегая к ведру с водой, практически невозможно. Так что «помоечный» бизнес, казалось, просто обречен на успех. Александр и Ильгар свой «помывочный пункт» назвали «Граф Бенкендорф». Почему – теперь уже не важно. Просто звучало красиво…

За шесть лет «малые бизнесмены» Мамедов и Ширшов испытали на своей собственной шее немало; кое-что из их рассказов в свое время услышал и автор этих строк. Вот и родилась идея – самому попробовать, каков он – «автомоечный бизнес»?

ШЕСТОЙ МОЙЩИК

…С утра облачаюсь в комбинезон и «сланцы» – униформу всех мойщиков страны в летний период. Я – шестой в бригаде из пяти человек, которые моют автомобили. Бригадир смены – Коля. Его малая родина, как и всех остальных (кроме меня, понятное дело), – Молдова. Так как свой «комбез» я купил только вчера, а остальные носят уже с год, мой «цивильный вид», по идее, должен внушать уважение клиентам. И потом я ношу очки, и за такую «интеллигентную деталь» в моем облике бригадир решает назначить меня на ответственную должность – вежливо интересоваться у клиентов, «как будем мыться», и потом брать у них деньги за работу. Кроме того, Коля дает мне понять, что на Аурику, единственную женщину в бригаде, «разевать рот» не стоит, ибо она – его «дама сердца». А также проводит небольшой ликбез по правилам и приемам мойки. Собственно, что я такого не знаю из того, как надо мыть машину? Я же свою на даче мою, однако Коля с легким певучим акцентом все равно поучает меня,

Коля и Аурика проводят для меня мастер-класс.



«Шкода-Фелиция» – моя первая машина, вымытая под руководством бригадира Коли.



Бесконтактная мойка. Исполняет редактор отдела автомобильной жизни.

ибо на мойку заезжают такие машины, стоимость которых равняется трехгодовой выручке любого молдавского винодельческого совхоза.

«КУЗОВ, КОВРИКИ И ПОБЫСТРЕЕ!»

Неподалеку от нас аэропорт, так что в клиентах недостатка нет. А вот и первый мой, так сказать, «тренажер».

– Смотри, это «Фелиция», самый раз тебе на ней поучиться, – с легким покровительственным оттенком объясняет мне Коля. – Сначала обдашь ее пеной, потом ждешь четыре минуты, потом смываешь, потом сушишь, потом деньги с клиента, понял?

– Понял, чего не понять…

– Тогда приступай!

Мои товарищи по оружию в полном составе, затаив дыхание, наблюдают за тем, как я работаю, попутно робко выдавая ценные советы:

– Пену набрасывай сверху вниз, не разбрызгивай зазря.

– Не лей на стену, экономнее.

– Ровнее, ровнее.

Да я и так стараюсь! Лишь одна Аурика не дает мне советов, за что ей отдельное спасибо. Владелец «Шкоды» несколько удивлен тем, что вокруг его автомобиля собралась такая толпа. «Мастер-класс» – объясняет ему хозяин мойки.

Станция рассчитана на четыре машины. После «Шкоды» через мои руки прошли: старенький «Мерседес-200» и новый S-класса, две «девятки», мини-вэн «КИА-Карнавал», несколько разнообразных «фольксвагенов», затем опять угольно-черный представительский «мерс», «пятерка» БМВ и много чего еще. За время моей рабочей смены клиенты обращались ко мне по-разному: «Ребята» (!), «Кузов – коврики и все», «мужчина», «мужик» и «чтоб все было чики-пики, ага?». Ближе к вечеру одна «бизнес-вумен» на «Матизе» нарекла меня «хлопчиком», каким-то чудом, видимо, узрев мои украинские корни (рефлекторно втягиваю живот и расправляю плечи).

Хозяева машин внимательно следят за процессом помывки, наемные «водилы» коротко излагают указания, как мыть, и спешат в кафе, которое находится тут же. Большинство, отдавая мне деньги за работу, требовали чек для отчетности, из чего делаю вывод, что они такие же наемные, как и я. В общем, за свой первый неполный рабочий день (14 машин на личном счету!) я намыл на 560 «рэ», благородно отказавшись от денег. Работа – по 12 часов, день через день. Вроде бы не так плохо, и в конце рабочего дня можно получить «живые» деньги, но свои, россияне, на эту работу не идут. Разве что молодые ребята во время каникул. Сыро, наверное, и вредно для здоровья (только кто тот вред изучал?), да и непрестижно – вот и приходится нанимать молдаван, трудолюбивых, непривередливых. Если честно – согласных на любую работу. А что бы мы без них (а также узбеков, таджиков, киргизов и т.д.) делали…

ВЫСШАЯ АРИФМЕТИКА

Оттрубив шесть часов на мойке рядовым, пытаюсь представить себя на месте хозяина, для чего пересаживаюсь в кресло менеджера «Графа Бенкендорфа». Как



«Кузов-коврики» – и я заработал очередные 200 рублей!

мне объяснили хозяева, сегодня, чтобы открыть свою мойку в Москве, надо иметь для начала 200 тысяч долларов. Это минимум. 200 баксов стоит 1 квадратный метр площади помещения «под ключ», каковых на четыре моечных места (меньше резона нет) надо иметь около 100 «квадратов». Пять тысяч у.е. (это только официально!) уйдет на многочисленные согласования и разрешения. Надо посетить СЭС (вам же нужен слив для воды) и договориться с местными пожарными плюс непредвиденные расходы на «оптимизацию» прохождения пакета документов по всем инстанциям. Дабы избежать конфликтов с милицией, за каждого «Колю» из Молдавии надо внести по 17 тысяч (но уже рублей!) за регистрацию, медсправку, разрешение на работу и все остальное. Его заработок – 20% с каждой машины; это тоже учитывается. Недешево обойдется и матчасть. Это раньше она состояла из старого ведра да губки, а теперь… Каждый аппарат для мойки под давлением стоит где-то тысячу евро. Стандартная 25-литровая канистра пены – это еще 2000 рублей. Добавляем сюда шампунь, губки-тряпки, шланги, автохимию, оплату счетов за свет и воду, униформу или сапоги. Набегает в сумме – ого-го! А что имеем в графе «доходы»?

Самый простой и быстрый вариант «кузов-коврики» стоит 200 рублей за легковушку, 300 за мини-вэн или джип. Можно заказать и химчистку, и прочие излишества. Это для мойки – дополнительный источник доходов. Если станция работает в круглосуточном режиме и расположена на бойком месте, оборот составит 150–200 машин за 24 часа. Но это бойкое место надо найти, «пробить», вложить немалые средства в рекламу, привлечь постоянных клиентов скидками… Тогда, может, и дело пойдет. Опять же, если исправно платить налоги в казну и время от времени благосклонно принимать разных там проверяющих. И всегда надеяться на удачу…

ЗА ПОБЕДУ НАД…

Была такая рубрика во многих газетах на заре перестройки: «Если бы директором был я». Журналисты смело брались решать любые задачи, вникали в проблемы заводов, колхозов и других трудовых коллективов, вынося на суд общественности «негатив» и бичуя пороки переходного периода. За время моей трудовой вахты я вспомнил вместе с Колей слова из песен Иона Суручану и согласился с тем, что молдавские вина – «это наше все». Я пообещал подарить бригадиру свежий журнал, а еще один отдать Аурике, так, на память. Я сделал, пусть и кратковременно, наш мир чище (что касается его автомобильной составляющей). И понял, почему практически никогда (исключение – лишь затяжной проливной дождь) невозможно найти автомойку без солидной очереди или предварительной (!) записи. Слишком много пока надо проявить усилий, слишком много сжечь нервных клеток, чтобы основать и запустить сегодня даже самый маленький, но «чистый» бизнес. Так что та медаль, президентская, основателям «Графа Бенкендорфа» не нужна. У них уже есть свои золотые медали – олимпийские. Что надо – так это нормальные, цивилизованные условия для ведения их пусть и малого, но собственного дела. И чтобы они не менялись с приходом каждого нового местного чиновника…



ДВОЕ ОБ ОДНОЙ «ЛОДКЕ»

Константин Зверев, Владимир Сибирский

Выбор автомобиля – нового или побывавшего в чьих-то руках – тема, все более привлекательная. При этом хочется познакомиться с мнением тех, кто провел пару лет за рулем той или иной модели. Впечатления двух москвичей – владельцев «Пежо-307», готовящихся менять свои автомобили на новые, могут представить интерес не только для поклонников этой марки.

К. З. Автомобиль я выбирал эмоционально. На чем остановиться: «Форд-Фокус», «Пежо-307» или «Тойота-Королла»? На каждом удалось немного проехать. Как только сел в 307-й, почувствовал – это для меня! Когда выбирал, все три модели были примерно в одной ценовой категории.

Я не приверженец автоматических коробок и покупал с обычной. Если говорить о коробке – сразу буду ее ругать. Но сначала все же о том, чем машина понравилась, заставила себя полюбить.

Прежде всего прекрасной управляемостью и на трассе, и в городе. Для города очень удобен передаточный ряд коробки. Передачи длинные. На первой можно спокойно разогнаться до шестидесяти.

Машина – я это скоро почувствовал – отлично информирует водителя. Как только у нее возникают проблемы (скользкая дорога и тому подобное), она извещает об этом значительно раньше, чем что-то случится. Успеваешь снизить скорость, ехать менее активно. Несмотря на то что автомобиль очень высокий, на трассе нет ощущения, что его сдувает с дороги, даже на больших скоростях. Мощности двигателя вполне хватает.

Отмечу разумное потребление бензина и очень хороший большой бак. Я езжу много, заправиться раз в неделю – для меня благо, не надо искать бензоколонки, что совсем не просто, если постоянно крутишься по центру Москвы. Сиденья очень удобные – чувствуешь себя как в хорошем лимузине. Руль регулируется в двух плоскостях.

Вообще, когда смотришь на автомобиль снаружи, он кажется маленьким, но внутри – достаточно большой. Я уже не говорю о его приятной подвеске. На самом деле она жесткая, но при езде по мелким выбоинам, например, их практически не ощущаешь. Подвеска, скорее, очаровала, чем разочаровала.

Зимой у нас езда, как известно, экстремальная. Когда дорога напоминает глубокую снежную кашу, мой «Пежо» идет прямо и четко. Обогрев отличный. В салоне тепло, уютно, стекла быстро отогреваются. Но, наверно, уже пора о том, что все-таки огорчало.

Очень неудобно парковаться «вперед носом»: большой свес и низкий бампер, а у нас бордюры высокие. Нижняя накладка бампера отрывается, и приходится держаться от бордюра подальше. Неудобно, что не виден капот, но так у многих современных автомобилей. Нужно привыкнуть. И сзади обзор не лучше. Широковаты задние стойки, поэтому, когда заезжаешь задним ходом в гараж, приходится приноравливаться.

Больше всего разочаровало движение задним ходом. Задняя передача включается не сразу, а с перегазовкой – тронуться задним ходом не всегда получается. Приходится включать снова и снова, пока со второй или третьей попытки не тронешься. Вообще же коробка сама по себе очень хорошая, все передачи, за исключением задней, включаются идеально.

Автомобиль несколько шумноват по сравнению, скажем, с «Тойотой» моего знакомого. Шумят солнцезащитные козырьки в верхнем положении. Стал их ставить подальше от потолка – прошло. И вообще, много таких мелких шумов, которые не сильно досаждают, но и не очень приятны.

Еще надо назвать шумы задних дверей. На станции что-то прокладывают, промазывают – дефект устранимый. Вообще на сервисной станции хорошо знают дефекты модели.

Стоимость ТО у «Пежо»: до 30 тыс. км – 100 евро, далее 200. Я считаю это разумной и понятной ценой. Не сравнить со станциями некоторых других фирм.

Несколько слов о недавнем отзыве 307-й модели из-за неисправности гидроусилителя. Невольно испытываешь уважение к фирме, которая заботится о своих потребителях и сообщает подобные вещи. Сейчас передо мной стоит вопрос: какой автомобиль будет следующим? Увы, не «Пежо-307». У меня много поездок за город, особенно зимой, когда проходимость играет большую роль. Хочу взять «Хёндэ-Туссан». Выбираю автомобиль в основном по публикациям «За рулем». К тому же довольно хорошая цена. А сегодня ехал и думал: зачем меняю машину – она такая хорошая.

В. С. Мой первый автомобиль «Пежо» – а это была 406-я модель – купил в 2001 году прежде всего по эстетическим соображениям. Очень понравился внешне: впечатляющий дизайн, зеленый цвет, привлекавшая меня комплектация. К тому же это была первая для меня машина с «автоматом» и 2-литровым двигателем. Тогда же появилась и 307-я. Если бы у нее была автоматическая коробка, остановился на ней, но в такой комплектации она вышла через год. Спустя год мы все же купили ее жене, но езжу на ней и я. Круглогодично. На 406-й проехал 32 тыс. км, а на 307-й почти 30 тыс. за 3 года.

Покупали 307-ю опять же потому, что очень привлек дизайн. Необычный, гармоничный, изящный автомобиль – видно, что «рисовали» его с душой. Устраивала комплектация с двигателем 1,6, климат-контролем, «автоматом». Приобретая автомобиль, выбирали салон, где предлагали скидку.

Машина с самого начала понравилась почти во всем. Очень удобная посадка. В 307-ю садишься как в мини-вэн. Немного высоковат порог, но к этому быстро привыкаешь – ногой не задеваешь. Очень удобный руль, хороший обзор, но могли бы быть побольше зеркала заднего вида (об этом, кстати, писал и «За рулем»).

Считаю, что для городской машины у 307-й идеальные тормоза, ABS, особенно зимой, срабатывает именно в тот момент, когда это действительно нужно, И ты чувствуешь этот момент. В 406-й, когда давишь на педаль тормоза, машина тормозит, а здесь останавливается. Коробка-«автомат» выше всяких похвал. Здесь, в отличие от 406-й, даже не чувствуется переключение передач. И никакой задумчивости. Типтроником я не пользуюсь – нет необходимости.

Очень нравится климат-контроль. У меня он и на 406-й и здесь. Когда езжу зимой, то на «старшей» – 23–25°С, а на «младшей» – 20°, но чувствуешь себя почему-то комфортней. Мне объяснили, что у 307-й больше точек контроля температуры по салону. В 406-й езжу четыре зимы и ногам холодно, все тепло подается на лицо. Побороть это мне не удавалось. Потоки воздуха распределяются так, что, если закроешь все дефлекторы, начинают потеть стекла. В 307-й климат-контроль более совершенный. Очень удобные органы управления – понятные.

Что не понравилось сразу? Не закрывается лючок бензобака – всегда опасаешься, чтобы кто-нибудь его не отломал. Я даже не о хулиганах. Зимой при заправке на АЗС это очень даже возможно.

Покупал машину в салоне «Авес» с хорошей комплектацией – не было только литых дисков. Здесь проявляют внимание к клиентам. Стоила тогда машина 16 800 долларов. В другом салоне она обошлась бы на 1000 долларов дороже. Потом с переходом на евро вообще здорово подорожала.

Два слова о силовом агрегате. Его вполне достаточно для городского цикла, а вот когда выезжаешь за город, при работающем кондиционере динамики чуть не хватает (правда, это ощущаешь и на двухлитровой 406-й).

Внутренние шумы не мешают. Здесь конструкторы, конечно, так не работали над шумом закрывающейся двери, как, скажем, на «Хонде» (я где-то читал об этом). Чувствуется: что-то дребезжит, но других шумов нет.

Плохо работал звуковой сигнал. Сказали, что это «болезнь» модели. Досаждала обшивка передних сидений сзади. В них вмонтированы подушки безопасности. Задние пассажиры при выходе, а иногда во время движения упираются в переднее сиденье, а это чревато… Конструкция обивки такова, что при срабатывании подушки она разрывается – накладка ее крепится на одноразовых пластмассовых застежках и при неаккуратности задних пассажиров расстегивается. Ее приходится менять. У меня такое случалось дважды. Один раз покупал по 6000 руб. за каждую, в другой – поменяли по гарантии. Теперь, когда вожу задних пассажиров, чувствую себя неуютно. Не будешь же говорить каждому – ведите себя тихо на заднем сиденье. Парковаться удобно, лучше, чем в 406-й, но на своей следующей машине обязательно поставлю парктроник.

Хороший двигатель. Не ест масла, в отличие от 406-й. За 10 000 км на приборной панели индикатор уровня масла показывает те же 6 кубиков. В 406-й за это время один «гаснет».

Что еще не устраивает? Заправка бачка омывающей жидкостью. Очень неудобная крышка, ее не закроешь – она неустойчивая, болтается. Чтобы справиться, надо иметь сноровку. На автомобилях более позднего выпуска заливная горловина торчит. Наверное, было много нареканий – поправили. А мне приходится мучиться: надеваешь полиэтиленовый пакет на руку и поддерживаешь горловину, чтобы закрыть крышку. Зимой особенно неудобно.

Не могу не сказать о сервисе «Пежо». В общем он устраивает, хотя немножко сдает позиции. В прошлом году обслуживание было лучше. Руководство сервиса связывает это с тем, что мастер тогда получал процент от ремонта автомобиля и, естественно, был заинтересован в клиентуре. После того как в России открылось представительство «Пежо», оно диктует: фиксированная ставка зарплаты и никаких процентов. Отсюда равнодушное отношение. Теперь приходится контролировать. Вот пример: у моего товарища плановое ТО. Отвалился брызговик, попросил закрепить. В счет включили, оплатил, забирает машину, брызговик не прикручен…

Ныне, как и все машины, 307-я подорожала. Заплатил бы я сегодня за нее такие деньги, какие теперь просят? Не знаю. Не уверен. Сейчас думаю о следующей машине. Большая мне не нужна. Следуя принципу «цена-качество», я скорее всего остановлю свой выбор на «Ситроене-С4». Нравится мне эта машина.



К. Зверев (слева) и В. Сибирский: 307-й понравился, но не во всем.

И. ЧЕКЕРТКЕЯНЦ,
Москва

В ряде случаев из-за **недостаточной герметичности** игольчатого клапана **карбюратора «Озон»** (попадание соринки и т. п.) уровень топлива в поплавковой камере сильно поднимается, оно начинает капать из дренажной трубочки на выхлопной коллектор и в салоне пахнет бензином. Надев на трубочку подходящий кембрик, я вывел его нижний конец под балку передней подвески. Воздух в салоне стал чище.

В. ЖАВОРОНКОВ,
Москва

Однажды на **«Форде-Мондео»** так помяли **пластмассовый бензобак**, что бензонасос чуть не вылез наружу. Покупать новый бак – дорого. Поступили иначе. Слив бензин, залили в бак два ведра кипятка. Через несколько минут дно стало податливым и его легко выправили, нажав изнутри палкой. Быстро просушить бак помог обычный «тампакс».

А. ЛОМОВ,
Воронеж

Предлагаю свой вариант **крепления очечника в ВАЗ-21099.** Два белых прямоугольника внутри –



это заклеенные лейкопластырем саморезы (чтобы очки не поцарапать). Крупным брелоком на замочке молнии удобно открывать очечник даже на ходу.

И. ШАЯХМЕТОВ,
Козьмодемьянск, Марий Эл

На **«десятках»** с новой облицовкой ветрового стекла нередко **страдает фильтр**, который очищает воздух, подаваемый в салон: дождь пропитывает его водой. Я убрал решетку, закрывающую фильтр. Вместо нее поставил крышку из куска пластмассы и закрепил саморезом. Вода, стекающая на крышку, отсекается в сторону – фильтр не намокает.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Лучшим в этом номере мы называем совет Сергея ДАНИЛЬЧЕНКО из Лабинска Краснодарского края.
То, что он предлагает, наверняка заинтересует автомобилистов, особенно тех, кто много времени проводит за рулем.

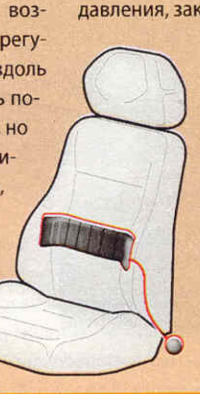
К технике меня тянуло с раннего детства. Еще в младшей группе детсада я, как мне кажется, уже неплохо разбирался в марках автомобилей и мотоциклов, попадавших в поле зрения. Тогда же, обслуживая свой первый трехколесный велосипед, приобрел начальный опыт ремонта. Далее пошло «по нарастающей». Автомобильная стезя началась с «Запорожца» деда – инвалида ВОВ и привела в местный техникум, где я и получил водительские «корочки». В армии немало довелось покрутить баранку, а после службы начал работать водителем в частной строительной фирме.

Журнал «За рулем» взял в руки, когда еще учился в первом классе. Многие вырезки, вклеенные в тетрадки, храню по сей день. Сегодня, когда ездить приходится на разных автомобилях, «За рулем» – мой самый добрый попутчик.

Автору лучшего совета редакция выплатит премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp подарит набор от Turtle Wax®: автошампунь Zip Wax, полироль с тефлоном, консервант блеска Gloss Guard, универсальный очиститель Trim Clean, сухой блеск DRY TOUCH.



Хорошее сиденье должно обеспечивать не только возможность традиционных регулировок – перемещение вдоль или наклон спинки. Очень полезен и поясничный упор, но и он должен быть регулируемым. А где его взять, если у вас, например, «Жигули»? Предлагаю простое решение. Надувной манжет от тонометра, медицинского прибора для измерения давления, закрепляем на спинке сиденья пришитыми кусочками «липучки» (см. рис.) в трех местах. Высоту находим опытным путем и насосом тонометра регулируем размеры упора – не хуже, чем в иномарках.

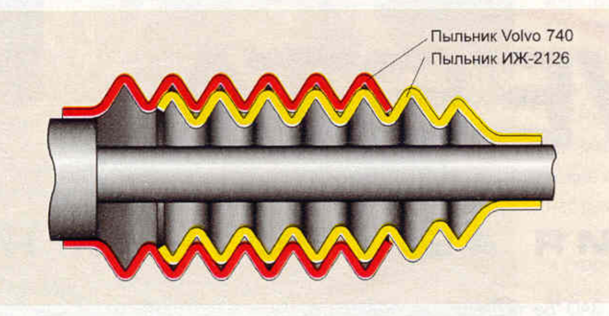


От отдела эксплуатации

А почему бы и нет? – подумали мы. – Ведь тут, если дать волю фантазии и умелым рукам, можно все сделать и надежно, и красиво! Например, встроить такой упор в обшивку спинки сиденья или в ее чехол. Наконец, нынче продают и тонометры с электрическим насосом, что расширяет возможности регулировки и упрощает ее, особенно на ходу: нажал на кнопку – и подкачивай.

Н. ИВАНОВ,
Волгоград

Для **«Вольво-740»** найти детали в глубинке непросто, но иногда удается обойтись без них. Если в какой-то части **поврежден гофрированный пыльник рулевой рейки**, выйти из положения можно, «имплантировав» в него пыльник от ИЖ-2126. Последний очень хорошо подходит для установки внутрь «вольвовского», а отверстие в нем как раз соответствует диаметру рулевого наконечника. Технологию ремонта поясняю рисунком. Заодно еще совет: к двигателям «Вольво-В-21» и В-23 вполне подходят масляные фильтры от ВАЗ-2101…2106.



А. КНИППЕНБЕРГ,
Озерск Челябинской обл.

Когда на моем автомобиле **провернуло на шлицах рычаг «дворника»**, работоспособность узла восстановил следующим образом. Сняв рычаг, просверлил в нем (см. рис.) отверстие диаметром 2,5–3 мм. Затем поставил рычаг на место – и по нему, как по кондуктору, просверлил отверстие в оси механизма. Осталось вставить в отверстие подходящий шплинт.

От отдела эксплуатации. В качестве шплинта желательно подобрать такой предмет, который сядет в эти отверстия с минимальным люфтом или без него, – например, поставить заклепку.

«ПОДВИЖНОЕ В ПОДВИЖНОМ»

Премию 6000 руб. за решение задачи «Море студеное» получит наш читатель Василий КАТРИЧ из Красногорска Московской области.

Мы начали с девиза капитана Немо неслучайно. Наслаждаясь мощным движением автомобиля, вообразите, сколько деталей работают, взаимодействуют, по-своему живут в это время. Конечно, это вы поворачиваете руль, жмете на педали, переключаете передачи, но процессы, происходящие внутри двигателя, узлов трансмиссии, в амортизаторах, подшипниках и т. д., задуманы, запрограммированы их создателями-инженерами. Помните, в романах Жюля Верна один из обязательных персонажей – это инженер. В самом высоком смысле этого слова.

Последнее смело можем отнести и к авторам большинства полученных нами писем. Обратимся к ним. Некоторые напомнили нам о том, что автомобиль – это не только кузов и мотор. Чтобы ездил быстро и хорошо держал дорогу, ему не обойтись без эластичной связи между колесами и кузовом – иначе говоря, без подвески. И чем хуже дорога, тем более развитая нужна подвеска, – только такая достаточно хорошо может сглаживать толчки, передающиеся от неровностей покрытия на кузов. Возможности подвески, конечно, не безграничны. На наших «трассах» всегда найдутся колдобины, на которых удары, хотя и смягченные резиновыми буферами-ограничителями, просто неизбежны.

Между тем бывают ситуации, когда реальный ход подвески (например, на сжатие) существенно меньше положенного. Так, если автомобиль перегружен – ситуация достаточно обыденная для нашего бытия, – то и запас хода подвески на сжатие уменьшен. Но нередки и такие ситуации, когда нормальной работе подвески мешают посторонние факторы – например, грязь, лед.

Впрочем, кузов эластично связан не только с колесами, а еще и с двигателем и агрегатами трансмиссии. Вот это уже «особая песня»: мягкие опоры понадобились для того, чтобы вибрации работающей силовой установки не передавались на кузов, руль, педали – иначе не только ездить противно, но и на поломки можно нарваться! Но решив эту задачу, конструкторы сталкиваются с другой: тяжеленный двигатель, подвешенный эластично, на неровностях дороги подпрыгивает, перемещается относительно кузова – нельзя допустить, чтобы этот «молот» лупил по кузову.

Один механизатор из Ростовской области описал это так: «Часто создает проблемы защита картера, – сюда набивается грязь с соломкой, мотор ее утрамбовывает, подсушивает – и зазоры почти исчезают. Теперь после любого подскока мотор обрушивается, считай, на кузов! А убрать черноземом, армированный соломой, очень трудно».

У чернозема, который так любят дачники, есть еще одно примечательное свойство – потрясающая липкость. Он «наматывается» на колеса, налипает всюду – в арках, на балке заднего моста и над ним, поверх глушителя и других деталей выпускной системы, на рычагах и штангах подвески. В результате этого при всяком сильном толчке автомобиля можно услышать глухой, но сильный стук – ведь спрессованная грязь плотная, а поверхность соприкосновения большая, это вам не резиновый отбойник.

Спасибо читателям, напомнившим о скором приходе зимы с ее проблемами. Да, зимой происходят похожие вещи – но уже из-за намерзания льда. Поэтому тут своя специфика. Горячие детали, понятно, не обмерзают. А вот, например, арки колес часто представляют собой плачевное зрелище, причем очистить их ото льда немногим проще, чем от присохшего чернозема. То, что это «истинное мученье», звучит во многих ответах.

На этом бы и завершить наш обзор, но в целом ряде писем отмечено, что при грубой буксировке по бездорожью от «Жигулей» зачастую отрывают детали выпускной системы, их крепления – то или это начинает болтаться, бить по кузову... Ребята, мы же неспроста оговорили условие: при осмотре машины неисправностей здесь не было. Иначе можно долго фантазировать.

Письмо нашего призера – из числа наиболее обстоятельных, с рекомендацией очистить от грязи днище над задним мостом и картер редуктора, пространство под крыльями, над карданным валом и т. д. Работа неприятная, но необходимая. Поздравляем Василия Катрича с победой в этом туре.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ТРИДЦАТЬ ЧЕТВЕРТАЯ

ЗАГАДКА МАСТЕРА

Считается, что в «классике» загадкам уже не место. Но попала ко мне недавно потрепанная «семерка» – владелец почти рыдает: в горячем состоянии довольно часто прямо на ходу глохнет. Остынет минуту-другую – заводится! Перепробовал все...

Мы тоже перепробовали многое. Проверили так и этак зажигание, попробовали даже бесконтактное. Убедились в исправной подаче топлива в карбюратор («Озон»), заменили электромагнитный клапан, свечи. Результат? Да все то же! И только сняв верхнюю крышку карбюратора (да и тут – не с ходу), вдруг поняли причину. Ну что, знатоки? Напряжем фантазию?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 ноября 2005 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные (обязательно дату и место рождения), контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

«УАЗБУКА»



http://www.uazbuka.ru

«Чтобы не строить дороги, русские сделали УАЗ» – эту, ставшую крылатой фразу приписывают то американцам, то японцам, то немцам. Но, как бы ни шутили над ульяновскими вседорожниками, число их поклонников не уменьшается. Самые ярые посвящают им не только львиную долю свободного времени, но и переносят опыт в киберпространство.

Как утверждают создатели «уазбуки», на ней можно найти почти все об автомобилях Ульяновского завода.

Для меня, никогда не владевшего вседорожником, откровения начались, стоило щелкнуть мышью на вопросе «Почему именно УАЗ?».

Откуда только не пишут поклонники марки – даже из Израиля! Оказывается, для многих езда на «козлике» – не необходимость, а скорее хобби, доставляющее массу удовольствия. А потенциальные покупатели нередко комментируют свое желание безапелляционным «хочу – и все!».

Удивительное на этом сайте – на каждом шагу. Где еще вы найдете программу для расчета затрат на эксплуатацию ульяновских вседорожников? Или рецепты откручивания «закисших» болтов и гаек? Тут и новости из мира УАЗов, характеристики и фото самых разных моделей и концептуальных разработок, «матчасть» с подробным описанием узлов машин, их взаимозаменяемости и возможности доработок. Отдельная глава адресована тем, кто намеревается подготовить автомобиль к соревнованиям. И конечно же, есть на сайте фото членов клуба «уазоводов» – таковых, кстати, более двух сотен. Быть может, кто-нибудь из них однажды вытащит вас из снежного плена или размытой колеи…

ОЧУМЕЛЫЕ РУЧКИ

http://www.ch.pp.ru

Проводя генеральную уборку в домашнем компьютере, случайно обнаружил среди «избранного» этот адрес. Помню, лет шесть назад в бытность владельцем ВАЗ-2109 я с большим удовольствием заходил на страницу Дмитрия Цыпченко и не без зависти читал об очередной модернизации его «девятки», отдавая должное терпению и изобретательности автора. К моему удивлению, адрес актуален по сей день: накапливается опыт, появляются новые материалы. Причем каждый из рецептов улучшения машины снабжен не только наглядными иллюстрациями, но и на редкость внятными комментариями. К примеру, такая, казалось бы, банальная вещь, как установка противотуманных фар, сопровождена инструкцией в десяток абзацев и электрической схемой.

Пожалуй, самое ценное для владельцев «девяток» собрано в пяти главах, посвя-



щенных шумоизоляции. Здесь рассказано и о выборе материалов, и о порядке проведения работы. Каждая из глав позволяет «сделать паузу» после определенного этапа, что немаловажно – в стремлении к совершенству автор разобрал салон чуть не до последнего винтика! А еще к «девятке» можно приспособить электропривод замка багажника, «осветить» багажник или установить панель приборов марки VDO.

Есть на сайте информация и о «матрешке» – ВАЗ-2110. Вы узнаете, как поставить усилитель в багажник и гармонично вписать в салон развитую аудиосистему. А у автора сайта теперь «Шкода-Октавия». Пока Дмитрий установил на нее лишь «парктроник». Но вряд ли он на этом остановится…

«ГЛУБОКИЙ ТЮНИНГ»

http://www.okatuning.com.ru

Продираясь сквозь дебри технических и новостных сайтов, иной раз натыкаешься на что-нибудь необычное. Так… О чем тут, собственно, речь?



«Наше производственное предприятие занимается профессиональным глубоким тюнингом автомобилей «Ока», – вещает с главной страницы генеральный директор предприятия «Ока-Тюнинг». «Мы не предлагаем дешевый пластиковый обвес, мы делаем действительно уникальные машины. Современная производственная база позволяет нам оперативно изготовлять панели кузова. Давние связи с российскими и зарубежными предприятиями обеспечивают нам новейшие комплектующие…». Гм… все бы ничего, если бы рядом с серьезным текстом на главной странице не висела «Ока», напоминающая внешне… «Хаммер».

Надо же, я чуть было не купился на эту уловку! Все до последнего фото, все до последней строчки здесь – розыгрыш. Фантазии художников и авторов «технических данных» остается только завидовать. «Оригинальный автобус разработан для КаКАДУ (Калужской Коммерческой Ассоциации Дошкольных Учреждений). Вместимость машины – 12 человек», – это про «Оку» – автобус-гармошку.

«Наша машина создана в соавторстве с Вальтером де Сильвой – главным дизайнером «Альфа-Ромео 156» и 147. Двигатель V3 1,6 л 125 л. с. (половина от базового для «Альфа-147 GTA»)», – этот комментарий сопровождает «Оку», которой прочат имя «Альфа-Ромео 127». «Ока» – вертолет, грейдер, пивовоз, каток… Через 10 минут цель достигнута – вдоволь насмеявшись, к «Оке» начинаешь относиться совсем по-другому. В общем, снимаю шляпу перед авторами!

По сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

К МОТОРУ В КОРМЕ!

Сергей Канунников

В конце 1933-го в Германии появился совершенно необычный автомобиль. Его фото заняли заметное место во всех изданиях. Симпатичный округлый кузов скрывал легкую трубчатую хребтовую раму, независимые подвески и двигатель… расположенный сзади. До дебюта серийного КДФ, позже нареченного «Фольксвагеном», оставалось почти шесть лет, а поступивший в продажу в начале 1934-го удивительный автомобиль назывался «Мерседес-Бенц 130H» (H – heckmotor, мотор в корме).

Концептуальное сходство этой модели и «Фольксвагена», над которым в начале тридцатых трудился Фердинанд Порше, не раз вызывало у историков вопрос: а не подглядывали ли конструкторы друг за другом? И кто вообще был первым в «кормовом» автомобилестроении? Словно сговорившись, машинами-иноходцами занялись тогда не только в Штутгарте…

После самых ранних экипажей, двигатели которых ради простоты компоновки ставили поближе к ведущим задним колесам, новую эпоху заднемоторных открыл, пожалуй, инженер Эдмунд Румплер (ЗР, 1998, № 6). Правда, его «Тропфенваген» с оригинальным обтекаемым кузовом, дебютировавший малым тиражом в 1921-м, был плохо управляемым, ненадежным и бесславно ушел в историю.

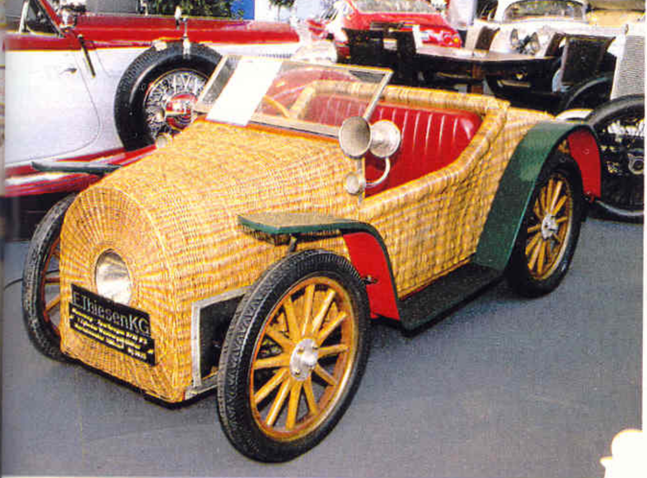
Куда удачней оказался «Ганомаг-2/10 PS», созданный Карлом Полишем и Федилиусом Бехлером. Компактная машина, прозванная за простенькие кузов и интерьер «Коммисброт» (солдатский хлеб), была вооружена всего одноцилиндровым 10-сильным мотором, но пришлась по душе небогатым немцам в годы экономической депрессии. С 1925-го по 1928-й их продали почти 16 тысяч. Затем фирма перешла к выпуску более солидных, «правильных» моделей с мотором спереди. Но буквально через год в гонку за задним мотором вступили известные европейские компании.

Лидировал здесь шеф-конструктор «Мерседес-Бенц» Ганс Нибель, кстати, сменивший в 1929-м на этом посту Фердинанда Порше. Мощная фирма начала работу с размахом: уже в 1931-м создали 12 прототипов с оппозитным 1,2-литровым мотором воздушного охлаждения. Сделали даже образец с трехцилиндровым 30-сильным дизелем. В том же году конструктивно похожие заднемоторные машины с «воздушниками» представили чешские «Татра» и «Шкода». Фактически одно-

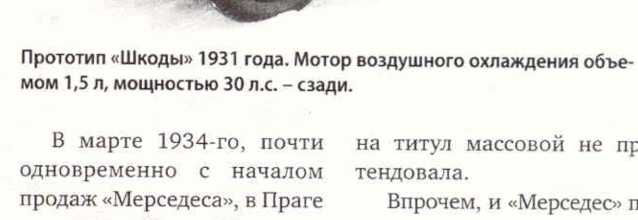
Неказистый с виду, простенький по отделке заднемоторный «Ганомаг-2/10 PS» в 1920-х имел совсем неплохой спрос.



Привлекая внимание к заднемоторной компоновке, в 1935–1936 гг. построили небольшую партию родстеров «Мерседес-Бенц 150Н».



На базе «Ганомага-2/10» выпускали кабриолет и версию «Спорт» с необычным, похожим на корзинку кузовом.



Прототип «Шкоды» 1931 года. Мотор воздушного охлаждения объемом 1,5 л, мощностью 30 л.с. – сзади.

временно над аналогичной конструкцией по заказу мотоциклетной фирмы «Цюндапп» (она тогда решила заняться автомобилями) начал работу и Порше. Словно сговорились! А может, действительно подглядывали? Почти детективный сюжет…

В серию первым пошел «Мерседес-Бенц 130Н». Правда, фирма не решилась на совсем уж революционный шаг. Мотор объемом 1,3 л был жидкостного, а не воздушного охлаждения. Уже в 1934-м сделали партию спортивных родстеров 150Н, работали и над автомобилем вагонной компоновки – прообразом современного минивэна. Отметим еще, что до «Мерседеса», в 1933-м появился небольшой, с мотором в корме «Стандард», но примитивной машинке с хилым двухтактником была уготовлена короткая жизнь.

В марте 1934-го, почти одновременно с началом продаж «Мерседеса», в Праге показали «Татру-77» похожей компоновки. Просторный автомобиль с обтекаемым кузовом и 60-сильным «воздушником» V8 народным, конечно, стать не мог. За год продали всего 105 отнюдь не дешевых машин. Следующая «Татра-87» (ЗР, 2001, № 3) была еще просторней и мощнее и тем более на титул массовой не претендовала.

Впрочем, и «Мерседес» покупатели приняли без особого энтузиазма. Управляемость машины, 65% массы которой приходилось на заднюю ось, оказалась посредственной. К тому же стоила модель дороже, чем близкий ей по характеристикам, но более просторный и солидный «Опель-1,3 л». Поклонники марки абсолютно не воспринимали ина-

комыслие Нибеля – «Мерседес», совсем не похожий на других. До 1936-го продали менее 4300 машин. Попытка пристроить модификацию с форсированным мотором в вермахт успехом не увенчалась: армия раскошелилась лишь на единичные «неправильные» автомобили.

А тем временем в Штутгарте доктор Порше продолжал работать над заднемоторной компактной моделью. Средств на проект не хватало – «Цюндапп» потерял к нему интерес. Следующий прототип создали уже по заказу другой мотоциклетной компании – НСУ, но и она не тянула дорогостоящую работу. Тогда-то Порше нашел себе спонсора в лице пришедшего к власти нацистского правительства. В мае 1934-го он встретился с Гитлером, после чего заказчиком автомобиля стал «Имперский союз автопромышленников». Тут-то работа закипела, и вчерашние конкуренты стали союзниками. В то же время модернизированную версию заднемоторного «Мерседес-Бенца 170Н», выпуск которой начался в 1936-м, оснастили более мощным 38-сильным мотором – аналог устанавливали на популярную модель классической компоновки 170V. Автомобиль с двигателем в корме стоил примерно на 600 ма-


Еще не «Фольксваген» и даже не КДФ, а прототип «Порше-тип 60» 1936 года.


Заднемоторный «Мерседес-Бенц 130Н» с 26-сильным двигателем достигал скорости 92 км/ч.

Заднемоторные «татры» Ганса Ледвинки. На первом плане модель 77, далее – 87 и самая демократичная 97-я.

рок дороже переднемоторного... До 1939 года, когда 170H сняли с производства, выпустили 1507 машин.

В 1936 году для испытаний было изготовлено 30 прототипов (29 купе и 1 кабриолет) «Порше-тип 60». Машины вышли из ворот... завода «Мерседес-Бенц». Теперь Порше активно помогал Якоб Верлин – один из руководителей «Даймлер-Бенц». Еще до прихода нацистов к власти он возглавлял мюнхенское представительство концерна и был хорошо знаком с Гитлером. Именно Верлин вместе с Порше 17 января 1937-го показывал первые образцы КДФ фюреру. А весной 120 водителей из СС начали масштабные испытания прототипов.

Свое название КДФ позаимствовал от объявленного в нацистской Германии широкого движения «Крафт дурхь Фройде» («Сила через радость»), которое несло в себе и идею «народного автомобиля». В 1938 году торжественно, в присутствии руководителей рейха заложили завод по производству КДФ, объявив, что новинка будет стоить всего 550 марок. Это, конечно, была пропагандистская акция. До 1 сентября 1939-го выпустили всего 210 машин, к тому же первые «народные автомобили» разошлись по высоким партийным чиновникам и приближенным фюрера (кабриолет КДФ был, например, у Евы Браун).

Итак, компания «Даймлер-Бенц» уступила дорогу новому заднемоторному автомобилю, который пользовался мощной государственной поддержкой в Германии. Но в чешском Копрживнице не унимался Ганс Ледвинка. Перед войной на Берлинском автосалоне показали «Татру-97» с четырехцилиндровым оппозитным мотором воздушного охлаждения, которая была значительно дешевле 87-й. Правда, прямым конкурентом КДФ автомобиль не был. Поговаривали, однако, что распоряжение о снятии 97-й с производства (Чехословакия уже была оккупирована Германией) исходило от верхов рейха.

После войны пути фирм, идущих в 1930-х параллельным курсом, заметно разошлись. Компания «Мерседес-Бенц» не возвращалась к компактным моделям более полувека, «Татра» строила заднемоторные машины, но солидные, мощные и в небольших количествах. А победил в гонке заднемоторных иноходцев, как известно, «Фольксваген».

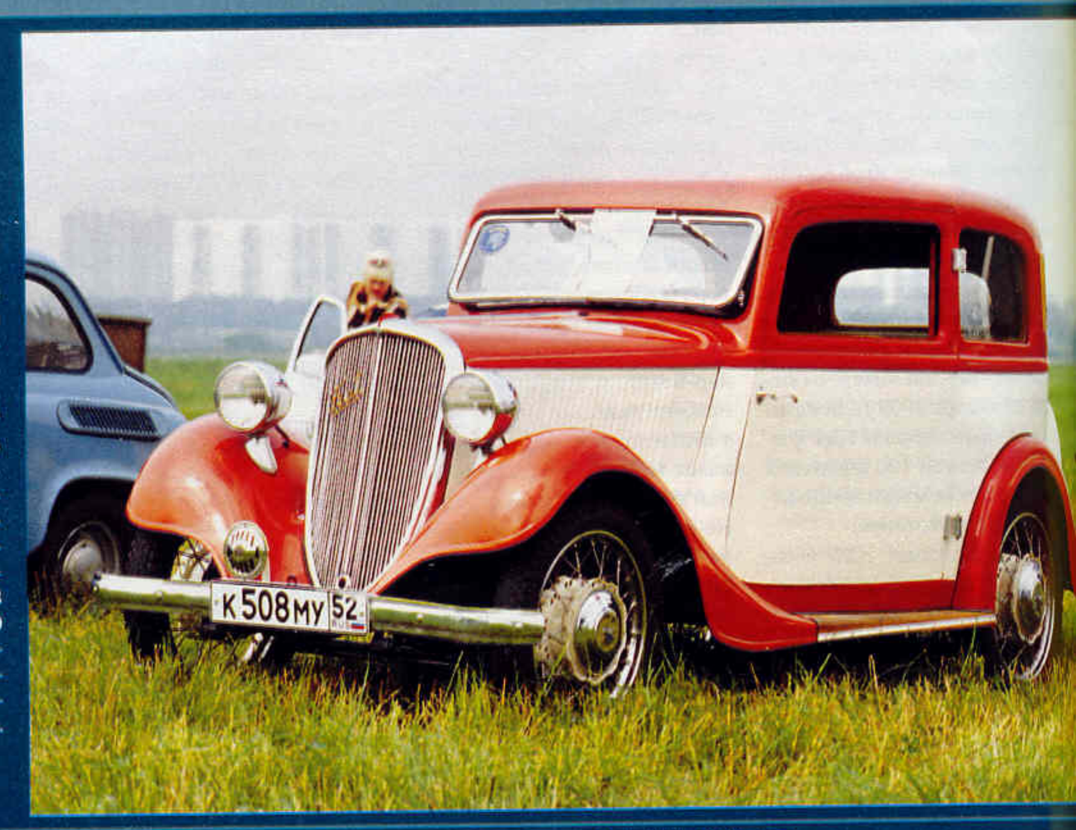
Ну а кто же все-таки заимствовал чужие мысли? Увы, детектива не получилось. Позже поклонники «Фольксвагена» поговаривали, что, уходя из «Мерседес-Бенца», Порше оставил преемнику некие наработки по компактной заднемоторной модели, но вразумительных доказательств этому нет. Вероятнее всего, талантливые инженеры просто вовремя ловили идеи, носившиеся в воздухе. Пути Порше, Нибеля, Ледвинки, иных конструкторов первой половины XX века порой действительно пересекались. Отношения их были профессионально-товарищескими, и очень вероятно, что они делились друг с другом идеями и даже планами.

В конце концов, так ли важно, кого первого осенило? Куда важнее результаты: «Фольксваген-Жук» разошелся многомиллионным тиражом и породил немало подражаний, а заднемоторные «мерседесы» и «татры» хоть и не стали «народными», оставили заметный след в истории и приобрели немало горячих поклонников. □

Интерес к ретроавтомобилям растет. Кто-то, глядя на них, припомнит машину отца или деда, кто-то сравнит «старичка» с нынешними – и изумится темпам прогресса, а кто-то восхитится старомодным изяществом кузова, тщательной отделкой, хранящей тепло рук мастера. Надеемся, новая рубрика «Вернисаж» привлечет внимание всех ценителей автостарины. В ней вы познакомитесь с наиболее достойными ретроавтомобилями – хорошо сохранившимися или профессионально отреставрированными как в России, так и за рубежом.

ФИАТ-508

Автомобили второго поколения выпускали в Турине в 1934–1937 гг. с двух- и четырехдверными кузовами (первое поколение – 1932–1934 гг.). Классическая компоновка и другие технические особенности типичны для массовой европейской машины тех лет. На модели 508 стояли четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 995 см^3 мощностью 24 л.с. при 3800 об/мин и четырехступенчатая коробка передач. Заявленная фирмой максимальная скорость – 85 км/ч, расход топлива – 8,5 л/100 км. В Италии изготовили 71 700 машин ФИАТ-508. По лицензии их выпускали также во Франции («Симка-8») и Польше.





«МАЙБАХ-SW38»

Модель, сменившую в 1936-м «Майбах-SW35» (3,5 л), производили до 1939 года. Среди престижных и очень дорогих «майбахов» эта оказалась наиболее доступной. На шасси с базой 3380 мм ставили шестицилиндровый двигатель объемом 3,8 л с двумя карбюраторами. При 4000 об/мин мотор развивал 140 л.с. В зависимости от кузова (их, как правило, делали на заказ специализированные фирмы) масса автомобилей составляла 1900–2250 кг, максимальная скорость – 140–160 км/ч, а расход топлива при спокойной езде – около 17 л/100 км. В 1939-м модель SW38 сменил «Майбах-SW42» (4,2 л). Всего до 1941 года построили около 850 машин серии SW.

КАЛМЫЦКИЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ «РОЛЬФА»



Об успехах вседорожников «Мицубиси» в африканских песках наслышаны многие – долгое время им не было равных в знаменитом супермарафоне «Париж–Дакар». В «Рольфе», российском дистрибьюторе этой марки, что называется, на личном опыте решили увериться в достоинствах этих автомобилей и отправились... нет-нет, не в Африку. На трех серийных вседорожниках («Паджеро», «Паджеро-Спорт» и «Аутлендер») сотрудники компании двинулись по маршруту Москва–Элиста. В шахматной столице мира в эти дни как раз состоялся 4-й этап чемпионата России по ралли-рейдам «Калмыкия 2005. Великая степь» при участии 43 экипажей со всей России.

Как и ожидалось, трасса, проходящая по безводным, выжженным бескрайним степям, оказалась отнюдь не простой: клубы пыли от впереди идущего были настолько плотными, что не представлялось возможным рассмотреть дорогу.

Доставила хлопот и обманчивая степь: к августу трава становится ровной, скрывая от глаз все ямы, овраги и возвышенности. Именно в это время она таит скрытые опасности. В результате до финиша добрались лишь 25 экипажей.

Все три первых места в категории «Спорт» заняли участники на автомобилях «Мицубиси», лишний раз подтвердив «вседорожную» славу марки. А три машины с «любительскими» экипажами от «Рольфа» хоть и не участвовали в общем зачете, тоже с честью прошли все нелегкие испытания.

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Крупнейший поставщик автозапчастей в России компания «Форум-Авто» настойчиво продвигает на нашем рынке один из именитых брендов – Bilstein («Бильштайн»). Среди ее акций и журналистский тест-драйв амортизаторов на Дмитровском автополигоне. Оценив различные варианты настройки подвесок, представители прессы могли составить мнение и о различиях в подходах «Бильштайна» и его конкурентов. Теперь дело за потребителями, вниманию которых предлагаются три основных модификации амортизаторов: Original, Sport и PSS9.

«ПАССАТ» В ТРЕХ ВАРИАНТАХ



В офисах российских дилеров VW летом стартовали продажи нового поколения «Фольксваген-Пассат». Автомобиль стал больше, обрел выразительную внешность и позиционируется как более престижный, чем предшественник. Предлагается он в трех модификациях – базовой Trendline, а также Comfortline и топовой Highline. Можно долго перечислять, что нового в новом «Пассате» (ЗР уже писал об этом), отметим здесь лишь электрогидравлический тормоз и бесконтактный ключ, умеющий не только открывать и закрывать двери, но и запускать мотор. Цены – от 24 815 долларов.

НОВЫЙ САЙТ ТАГАЗА

С августа по адресу www.tagaz.ru открылся новый корпоративный сайт Таганрогского автомобильного завода, в котором размещена информация о самом производстве, выпускаемых здесь автомобилях, а также о комплектациях и ценах на них. В разделах сайта подробно представлены все три модели ТагАЗа – Accent, Sonata и Porter. Так что те, кто планирует покупку таганрогских машин, смогут заранее получить о них подробную информацию.



«КАДИЛЛАК» НА ЗЕЛЕНОМ ПОЛЕ

«Кадиллак» сменил БМВ в роли титульного спонсора международного гольф-турнира «Рашен Оупен» – крупнейшего соревнования Восточной Европы по гольфу с призовым фондом в полмиллиона долларов.

Нынешний открытый чемпионат России по гольфу среди профессионалов собрал рекордное количество участников – 156 и более пяти тысяч гостей. Правда, никто из спортсменов не смог выиграть «Кадиллак-CTS», выставленный в качестве приза за удачное попадание в лунку № 16 с одного броска (мяч должен был пролететь после точного удара 160 метров).

В один из дней турнира прошла российская премьера новой модели «Кадиллака» – большого седана STS, который получил на автосалоне в Детройте приз за лучший интерьер. Тем, кто посетил «Кадиллак Рашен Оупен-2005», предоставили право первыми опробовать этот автомобиль в окрестностях Нахабина.

«АВТОЛЕНД СЕВЕР» ОТ «МИЦУБИСИ»

Дилерская сеть «Мицубиси» в России растет и обновляется как ни одна другая. Очередной ее новый объект – центр Mitsubishi Motors «Автоленд Север» в Екатеринбурге. Новое здание полностью соответствует строгим корпоративным требованиям компании. Ультрасовременный автосалон появился на месте старого «Сити-Моторс». Шоурум стал значительно просторнее, увеличились сервисные мощности. Для удобства посетителей создана зона отдыха, а для маленьких клиентов – детский уголок.



ЧЕГО ЖДАТЬ ВПЕРЕДИ?

Игорь Моржаретто

Конец августа выдался в России урожайным на автомобильные выставки. На московском «Мотор-Шоу» активны были российские и корейские компании, причем упор делали на модели, которые можно купить и сегодня. Что ж, похвально: каждый желающий может прицениться к «своему» автомобилю.

АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

Впрочем, для этого даже не надо ходить на выставку. Можно в интернет. Как раз в канун «Мотор-шоу» ОАО «АВТОВАЗ» на своем сайте представило единые рекомендованные розничные цены на весь модельный ряд своих автомобилей. Они разбиты по группам с «шагом» в 50 тыс. рублей, и каждый пользователь может найти автомобиль нужной цены, комплектации и цвета.

По информации сайта, самый дешевый вазовский автомобиль – классический ВАЗ-2105 с карбюраторным двигателем 1,5 л в комплектации «стандарт» – на 1 сентября стоил 117 тыс. рублей. Самая дорогая модель Волжского автозавода – универсал «Лада-111» с 16-клапанным двигателем объемом 1,6 литра в комплектации «норма» с кондиционером – 263 тыс. рублей. Такая «открытость», по мнению руководителей АВТОВАЗа, поможет выравнить розничные цены по стране.

Не исключено, что когда-нибудь так и будет. Пока же цены «выравниваются» в основном в сторону их повышения. За июль-август при устойчивом спросе практически на все модели из Тольятти цены в рознице в среднем выросли почти на 4%. Наибольший рост произошел в семействе «Самара» (+8%), средняя стоимость которого успешно преодолела планку 205 тысяч рублей. Изрядно подорожала вазовская «классика» – на 3,5% – стоит сейчас у дилеров в среднем 137 тыс. рублей. Медленнее всего менялись цены на «десятки» – какие-то жалкие полпроцента за август. За первые восемь месяцев этого года они поднялись всего на 1,6% (средняя розничная цена по России – 236 тыс. рублей). Самыми «модными» машинами ушедшего лета стали «семерки» и «девятки» (небольшими партиями их еще собирают в Сызрани), а также все автомобили семейства «Самара-2». Из «десяток» лучше всего продавались хэтчбеки «Лада-112» с 16-клапанным мотором.

Среди дилеров активно муссируются слухи о том, что в начале осени завод готовится поднять отпускные цены. Называют 2–3%, а «классика», которую собирают в Ижевске (ВАЗ-2106 и ВАЗ-2104), может подорожать еще больше. Это связано с вводом на «ИжАвто» нового окрасочного комплекса для «КИА-Спектра». С сентября-октября все автомобили на заводе станут окрашивать по новой технологии. Ржаветь «шестерки» и «четверки» будут, конечно, медленнее, но стоимость вазовских машин увеличится примерно на 5 тыс. руб. И это при том, что за восемь месяцев этого года розничные цены на ижевские седаны и универсалы выросли уже на 10–11 тыс. руб. (до 126 тыс. руб. за ВАЗ-2106 и 154 тыс. руб. за ВАЗ-21043). При таких темпах покупатели вполне могут вместо «шестерок» предпочесть «пятерки» из Тольятти. «Четверка» же остается единственным недорогим универсалом в России.

После того как прекратили производство «Фабулы», ближайший конкурент – «Лада-111» начинается от 224 тыс. руб. А по информации из неофициальных источников, если партнерство с корейцами будет развиваться успешно, в следующем году «ИжАвто» вообще может отказаться от сборки вазовских моделей.

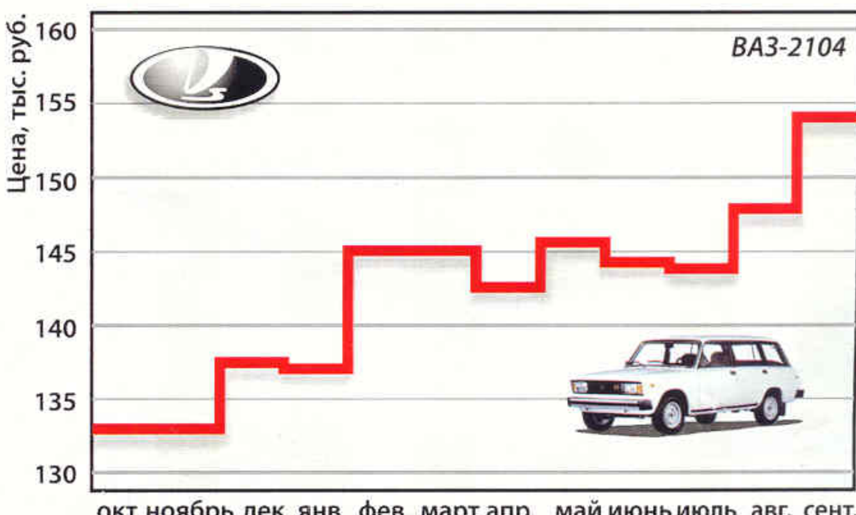
НОВИНКИ ОСЕНИ

В конце августа руководители СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» официально объявили о том, что производственные планы предприятия на 2005 год будут пересмотрены, а именно значительно снижены объемы выпуска седана «Шевроле-Вива»: вместо 7,5 тысячи автомобилей планируется лишь 3000. Спрос на «Виву» оказался намного ниже, чем предполагалось. Причина понятна – слишком высокая цена на автомобиль российской сборки. Сейчас рассматривается возможность применить в этом проекте постановление «О промышленной сборке», что может заметно сократить цену. Будем надеяться…

В АО «ГАЗ» пообещали к концу осени наладить серийный выпуск «волг» со 137-сильным бензиновым двигателем «Крайслер» объемом 2,5 л. Стоимость такой версии, как сообщают, составит около 275 тысяч рублей. А компания «СОКИА» объявила цены на обновленные седаны и хэтчбеки «КИА-Рио». Увы, они не обрадуют. Машины первого поколения благодаря российской сборке были одним из бестселлеров рынка (цена начиналась от 10 тыс. долл.). «Рио 2» пока выпускают только в Корее, и теперь самый «дешевый» седан с «механикой» и двигателем 1,4 л (гидроусилитель, передние электростеклоподъемники, центральный замок, подушка безопасности водителя) обойдется в 13 590 долл.

Такая уж выдалась у нас осень. □

ДИНАМИКА ЦЕН НА АВТОМОБИЛЬ ВАЗ-2104 (тыс. руб.)





«ТРЕЙД-ИН» – ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО

Андрей Морозов

Мечта каждого из нас – ездить на новом автомобиле. Начал стариться «конь» – меняй на нового. Но на этом пути возникают вопросы, и один из главных – как быстро и с минимальными потерями освободиться от старого авто.

До недавнего времени путь к осуществлению мечты был, по сути, один. Даешь объявление о продаже, находишь покупателя, снимаешь машину с учета. И, как говорится, далее со всеми остановками. В последние два-три года появилась альтернатива – можно воспользоваться услугой с коротким и ненашенским названием – «трейд-ин». Мы уже писали об этом (ЗР, 2004, № 2), но будем возвращаться к этой теме.

Английский термин trade-in обозначает взаимозачет при покупке нового или подержанного автомобиля. Иными словами, покупая автомобиль в компании, которая работает по этой схеме, стоимость вашего старого авто зачтут в счет стоимости нового.

Как осуществляется этот самый «трейд-ин»? Представьте себе, вы заехали в современный автосалон и там вам приглянулась новая модель. Но денег на нее пока нет. Пожалуйста, говорят вам, оформите кредит. А куда девать старую машину? Мы ее у вас выкупим тут же! Не забудьте только переложить из одного багажника в другой личные вещи.

Одним словом, приехав вечером домой на новеньком авто, вы можете горделиво процитировать жене слова героя «В бой идут одни старики»: «Принимай аппарат, махнул не глядя!»

Увы, такую семейную сцену в России пока трудно себе представить. Рынок услуг «трейд-ин», по сути, даже в Москве в зачаточном состоянии. Тем не менее эксперты

Российской ассоциации дилеров утверждают, что у него большие перспективы. Еще два года назад лишь 3–4% покупателей автомобилей в салонах решались сдавать отслужившую свое машину. Разница между ценой, которую предлагали за подержанный автомобиль дилеры, и той, что можно было получить на «свободном рынке», была очень велика. Салон пытался заложить сюда не только свой риск, но и прибыль. Таким образом, сдавая машину, клиент терял до 30% ее рыночной стоимости! Даже если учесть, что «салонная услуга» освобождала владельца от головной боли, начиная от снятия автомобиля с учета и заканчивая торгами с потенциальными покупателями, потери были несоразмерны.

Сегодня, пользуясь услугой «трейд-ин», по данным экспертов, клиент теряет в среднем 10% от рыночной стоимости подержанного автомобиля. На рынке услуг сработали рыночные отношения – конкуренция снизила цену. Кроме того, дилеры сегодня стараются привлечь как можно больше клиентов, в том числе и предлагая подержанные машины. Глядишь, нет пока у человека денег на новый «Мерседес», так, может, он и купит у официального дилера подержанный автомобиль, но с «внятной» биографией!

Как бы то ни было, рынок услуг «трейд-ин» заработал. Хотя о сравнении со странами, где им пользуются 80% автовладельцев, речи пока не идет.

Вот что думает по этому поводу Андрей Константинов, генеральный директор компании – дилера БМВ.

– В России рынок услуг в этой сфере только формируется. Период «первоначального хаоса» уже позади, но до цивилизации еще далеко. Стоит сразу заметить, что по этой схеме чаще всего покупают и будут покупать автомобили стоимостью от 20 тыс. долларов и выше. Большинство соотечественников, приобретающих новые авто в менее дорогой ценовой категории, сейчас не готовы терять на продаже своей старой машины порой даже 300–500 долларов. На самом деле, на реализации «трейд-иновских» машин автосалону получить значимую прибыль нереально, даже если они стоят и более 20 тыс. долларов. У салона на первом плане иной интерес – привлечь новых клиентов. Но, судя по тому, как развиваются события на автомобильном рынке, можно с большой долей уверенности говорить, что уже года через три 60% новых авто такой стоимости будут продаваться по системе «трейд-ин».

СЮРПРИЗЫ ПРИЯТНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Сегодня уже многие торговые компании объявляют, что их клиенты имеют возможность воспользоваться «трейд-ин». На самом деле в классическом понимании эту услугу реализуют пока только пять-шесть дилеров в Москве. Клиент приезжает к ним, отдает свою старую машину и уезжает на новой. В остальных фирмах, с формальной точки зрения, у него сначала выкупают автомобиль, потом он, получив за него деньги, идет в шоу-рум салона и выбирает новую машину. Естественно, процесс оформления здесь может растянуться на несколько дней.

Начальник отдела продаж «Тойота» Центр «Лосиный остров» Антон Козлов считает, что услуги «трейд-ин» – это, скорее, работа на перспективу. Во всяком случае, применительно к модельному ряду японской компании.

– Если в месяц мы продаем сотни новых автомобилей, то услугами «трейд-ин» у нас пользуются лишь десятки клиентов. Покупатели предпочитают новые «тойоты» подержанным. В «трейд-ин» мы берем те, что куплены у официальных дилеров «Тойоты». Разумеется, ни о старых (старше 7 лет), ни о «праворульных» машинах речь не идет.

Все зависит даже не столько от состояния автомобиля, а от его, скажем так, популярности на вторичном рынке.

– Те, кто приобретает подержанную машину через наш центр, может быть уверен, что автомобиль полностью соответствует своей «легенде», – продолжает Козлов. – Сначала мы осматриваем машину, и если она соответствует нашим нормам, предварительно оцениваем. В тех случаях, когда ориентировочная стоимость устраивает клиента, автомобиль полностью диагностируем перед продажей. Названную ранее сумму ему зачтут при покупке нового автомобиля.

У фирм, предоставляющих услуги «трейд-ин», условия оценки и требований к подержанным автомобилям могут варьироваться.

Так, компания «АвтоГанза», официальный дилер «Фольксвагена», не ограничивается только дилерскими подержанными автомобилями. Здесь в «трейд-ин» возьмут любую модель. Но и разница в цене от рыночной может возрасти до 15%.

– Все зависит даже не столько от состояния автомобиля, а от его, скажем так, популярности на вторичном рынке, – объяснили нам в салоне.

ПЛЮС НА МИНУС...

Чем же привлекает услуга «трейд-ин»? По мнению самих дилеров, опытные автовладельцы на первое место ставят безопасность при реализации старого автомобиля.

– У нас был случай, когда клиент остался недоволен суммой, в которую мы оценили его машину, – вспоминает тот же Антон Козлов, – и он предпочел выйти на рынок сам. Через несколько дней мы узнали, как лихо его обманули «покупатели». Пытаясь выгадать 10 тыс. рублей, он лишился всех денег за машину.

Обращаясь к нашим услугам, клиент, естественно, находится в полной финансовой безопасности. К тому же продавец на свободном рынке испытывает прессинг со стороны покупателей – ведь торговая жилка есть не у всех. Да, наш рынок услуг «трейд-ин» еще далеко не соответствует западным аналогам, но у цивилизованного пути альтернативы нет. Я, например, не забыл дикий рынок автозапчастей, который блуждал вдоль МКАД. Только многие ли его теперь помнят?

И еще одно мнение в пользу «трейд-ин»: Вардан Даштоян, управляющий директор компании «Рольф-розница»:

– Мы по этим схемам работаем давно. На первом этапе принимали только марки, которые сами продаем. Теперь у нас есть фирмы-партнеры – они выкупают автомобили других марок и сами занимаются их перепродажей. Основная проблема «трейд-ин» даже не в продуктах, которые предлагают, а в способности клиента понимать: покупка и перепродажа подержанных автомобилей – это работа, которая, как и всякая другая, предполагает зарабатывание денег. Никто просто так, ради доброго отношения к клиенту, делать ничего не будет. Автовладельцы сами должны определиться, что для них важно. Если время, удобства, уверенность, что их не обманут, не выбросят из машины – тогда милости просим!

Я считаю, самое ценное в Москве – это время. «Трейд-ин» – услуга для людей, чье время стоит дорого. □

ИМЕЮ ВОЗМОЖНОСТЬ!

Александр Будкин

Чем больше выбор – тем сложнее на чем-либо остановиться: муки пропорциональны количеству вариантов. А они, в свою очередь, напрямую зависят от ваших возможностей.

У потенциального покупателя, располагающего, например, суммой в 5000 долларов, выбор весьма ограничен – без использования кредитных схем хватит только на «Оку» (подержанные автомобили здесь не рассматриваем). За $10 тысяч – выбор уже есть: здесь ищут ответ на принципиальный вопрос «нашу или иномарку?» Имея $15 тыс., мало кто ориентируется на продукцию отечественного автопрома – расширяется поле доступных зарубежных машин. Скорее всего, глаз ляжет на С-класс – вопрос только в марке. И ступенькой выше ($20 тысяч) – опять С-класс, но уже с хорошим мотором и богато укомплектованный. Голову ломать не долго.

А вот если вы располагаете суммой в 25 тысяч «зеленых», перебирать придется не только марки и страны, но и классы машин: престижный «компакт» или недорогой «бизнес», грузовой пикап или пассажирский мини-вэн. А может, «паркетник» или что-нибудь «а-ля спорт»? Рассмотрим поподробней некоторые предложения за $25 000 в секторе новых автомобилей от официальных дилеров.

VOLKSWAGEN GOLF

■ Примерная комплектация за $25 000: двигатель 1,6 л, 5-ступенчатая МКП, климат-контроль, кожаные руль и рычаг КП, ЭУР, ABS, 6 подушек безопасности, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, омыватель фар, электрические стеклоподъемники передних дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, полноразмерная запаска, индикатор давления в шинах.





SUBARU IMPREZA

Примерная комплектация за $25 000, 2005 мод. год: двигатель 2,0 л, 5-ступенчатая МКП, климат-контроль, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка руля по углу наклона, аудиопроводка, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер.



КЛАССИКА ЖАНРА

В компакт-классе это, конечно, «Гольф», хотя его отрыв от конкурентов на европейском рынке год от года тает. Новое, пятое по счету поколение в очередной раз задало для остальных планку ценно-

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF		SUBARU IMPREZA		HYUNDAI SONATA		KIA SPORTAGE NEW		MITSUBISHI L200	FORD FOCUS C-max	
Силовой агрегат	1,6	2,0 d	2,0	2,0 turbo	2,0	2,7	2,0	2,0 d	2,5 d	1,6	2,0
Комплектации											
Минимальная	$21 630	$28 100	$25 140	$36 320	$17 800	–	$25 600	–	$21 990	$17 950	$21 740
С автоматической коробкой передач	$23 940	$29 850	$26 640	–	$20 500	$25 200	–	$30 300	–	–	$22 920
С кузовом универсал	–	–	$25 620	$38 980	–	–	–	–	–	–	–
Максимальная	$25 900	$31 500	$27 830	$49 230 (WRX STI YS)	–	$25 200	–	$30 300	$27 990	–	$24 340
Обслуживание											
Условия гарантии	2 года		3 года/100 тыс.км		3 года/60 тыс.км		3 года/100 тыс.км		3 года/100 тыс.км	2 года/100 тыс.км	
Цена нормочаса	$47		$50		$30		$35		$55	$44	
Плановые ТО	ТО-15 000 км $210 ТО-30 000 км $430 ТО-45 000 км $390		ТО-1500 км около $50 ТО-15 000 км $300 ТО-30 000 км около $550 ТО-45 000 км около $500		ТО-1500 км около $175 ТО-10 000 км около $185 ТО-20 000 км около $215 ТО-30 000 км около $320		ТО-10 000 км около $300 ТО-20 000 км около $300 ТО-30 000 км около $300		ТО-7500 км $140 ТО-15 000 км $260/$330 ТО-30 000 км $380/$410	ТО-20 000 км $85 ТО-40 000 км около $85 ТО-60 000 км около $200	

***Примечание.** Стоимость ТО для автомобиля в минимальной комплектации. Цена последнего ТО указана со сменой передних тормозных колодок.*



HYUNDAI SONATA

Примерная комплектация за $25 000: двигатель 2,7 л, 4-ступенчатая АКП, климат-контроль, кожаный салон, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, электрические регулировки передних сидений, регулировка руля по высоте, противотуманные фары, омыватель фар, магнитола с CD, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений и зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.

стей, повлияло на течения в автомобильной моде. Целая гамма моторов с непосредственным впрыском, многорычажная задняя подвеска (свежее веяние в этом классе), возможность настроить под себя электроусилитель руля. А еще шестиступенчатые коробки передач, в том числе автоматическая DSG с двумя сцеплениями, шесть подушек безопасности в «базе» и прочее, и прочее.

Вообще, у «Гольфа» трудно выделить одну-две изюминки. Автомобиль на редкость гармоничен и очень приятен в обращении. Хорошо едет и при этом не пугает водителя на разбитой дороге; предлагает очень просторный салон и емкий багажник. Недостатки? Один точно знаю. Мне он пока не по карману (см. таблицу).

ЗАПУСТИТЬ ВЕЕРОМ

Вам не чужды спортивные амбиции? Знаете, что такое «пройти поворот по-раллийному»? Проще и приятнее всего подобным образом баловаться легковым автомобилем с «хорошим» полным приводом. Что в данном случае означает «хороший», каждый, конечно, понимает по-своему. На взгляд автора, как раз за $25 000 предлагают один из наиболее интересных полноприводников – «Субару-Импреза».

Даже самая доступная «Импреза» по удовольствию от вождения даст фору (разумеется, при наличии определенных навыков) многим легковым 4x4. Автомобиль легко идет в управляемом заносе и послушно реагирует на изменение тяги благодаря хорошей настройке шасси. У большинства же конкурентов вместе с водителем работают мудреные электронные системы, увы, делающие езду пресноватой.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Однако ездить, как сказано выше, не всем по душе. Иной ищет что-нибудь посолиднее, чтобы спокойно перемещаться в пространстве, не утруждая ни себя, ни остальных. На имеющуюся в нашем распоряжении сумму можно приобрести, например, «Хёндэ-Сонату», причем в самой богатой комплектации.

Управляемость по современным меркам далека от идеала, да и интерьер – не самый последний писк моды. Но тем, кто готов на большее, под маркой «Хёндэ» предлагают модель NF (новую «Сонату» корейской сборки – см. материал в этом номере). Впрочем, обратимся к той, что собирают в Таганроге. За 25,2 тыс. дилеры предлагают автомобиль с мотором 2,7 л, кожаным салоном, электрифицированным креслом водителя, климат-контролем, литыми колесами, магнитолой с CD и т. д. Согласитесь, вполне весомо.

Базовая цена на «Сонату» с 2-литровым двигателем и механической коробкой передач – около $18 тысяч. В эту сумму не входят кожа и «литье». Ограничиваются кондиционером. Кстати,



KIA SPORTAGE NEW

Базовая комплектация за $25 600: двигатель 2,0 л, 5-ступенчатая МКП, кондиционер, ГУР, ABS, противобуксовочная система, фронтальные подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка руля по высоте, аудиопроводка, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод и подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника.



MITSUBISHI L200

Примерная комплектация за $24 500: дизель 2,5 л, 5-ступенчатая МКП, кондиционер, ГУР, регулировка руля по высоте, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.

у «Сонаты» есть близкий родственник «КИА-Маджентис». И в следующем классе эти фирмы-партнеры работают рука об руку...

КАК ПО ПАРКЕТУ

Среди небольших SUV новый «Спортидж» – долгожданная новинка этого года. О том, что его будут делать на одной платформе с «Туссаном», а стоит он может чуть дешевле, сообщалось еще до премьеры. Сбылись ли ожидания?

Насчет платформы – да. Автомобили не пытались искусственно сделать разными, поэтому, пересаживаясь из одного в другой, невольно ловишь себя на мысли, что они братья. И у обоих – жесткое подключение заднего моста. Ей-богу, для наших условий – хорошая штука. Но здесь нужна оговорка. В московских салонах можно встретить не полно-, а переднеприводный «Спортидж» – такой будет на тысячу с небольшим дешевле.

И еще о цене. Если минимальная на «Туссан» 22 400 евро (около $27,5 тыс.), то полноприводный «Спортидж» можно купить за $25 600 – почти на две тысячи дешевле. В дорогих комплектациях разница сокращается до тысячи. Немного, но, как говорится, тоже деньги.

Среди достоинств братьев по платформе – различные варианты трансформации салона, вполне современная управляемость. Для «Спортиджа» еще и дизель в гамме моторов. Правда, по странной традиции, заведенной у российских дилеров, его предлагают только вместе с кожаным салоном и автоматической коробкой передач ($30 300).

С ГРУЗОМ НА БОРТУ

А еще за $25 тыс. можно купить пикап. Причем даже не китайский, а японский и не самый скромный по оснащению. Но на что нужно обязательно обращать внимание при покупке, так это на высокий уровень пола у большинства таких машин и ограниченный простор во втором ряду. Людям среднего роста будет

довольно комфортно спереди и сносно сзади. Тем же, кто выше 180 см, захочется ехать только на передних сиденьях, а двухметровым или весом около 120 кг даже спереди удобство покажется весьма условным.

Грузовую платформу можно накрыть пластиковой крышей, но узнав о цене фирменного «колпака», наверняка захочется уточнить, из чего такого он сделан. В пластик за 2–3 тысячи поверить трудно. Впрочем, если покупать «минимальную версию», в названную сумму уложится и недешевая крыша грузового отсека.

Есть особенности, которые нужно помнить при эксплуатации пикапа. Например, что полный привод подключается, как правило, жестко (без дифференциала), поэтому на асфальте машина остается заднеприводной. На скользкой дороге порожняя машина требует аккуратного вождения!

ВСЕ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

...и для их перевозки. Например, минивэны. За 25 тысяч можно повыбирать: покрупнее или покомпактнее, с бензи-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF	SUBARU IMPREZA	HYUNDAI SONATA	KIA SPORTAGE NEW	MITSUBISHI L200	FORD FOCUS C-max
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4205	4415	4747	4350	4935	4335
ширина	1760	1730	1820	1800	1695	1825
высота	1485	1440	1422	1700	1780	1560
Радиус поворота, м	5,5	5,2	5,6	5,7	н. д.	5,4
Снаряженная масса, кг	1175	1330	1430	1620	1730	1260
Полная масса, кг	1800	1760	2020	2140	2830	1855
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	10,2	13,2	11,3	н. д.	11,9
Макс. скорость, км/ч	184	191	184	174	142	186
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55	АИ-95/50	АИ-95/65	АИ-95/65	ДТ/75	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,2	8,9	н. д.	10,0	н. д.	6,6
Кузов						
Количество дверей/мест	5/5	4/5	4/5	5/5	4/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	350/1305	400	н. д.	н. д./667/1886	платформа 1500x1470	460/1620
Двигатель						
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно		спереди поперечно	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация	P4	Оп4	P4	P4	P4	P4
Число клапанов	8	16	16	16	8	16
Рабочий объем, см³	1595	1994	1997	1975	2477	1596
Степень сжатия	10,3	10,1	10,0	10,1	21,0	11,0
Мощность, кВт/л. с.	75/102	92/125	98/133	104/142	74/100	85/115
при об/мин	5600	5600	6000	6000	4000	6000
Крутящий момент, Н·м	148	184	184	184	240	155
при об/мин	3800	3600	4500	4500	2000	4125
Трансмиссия						
Тип	передне-приводная	полноприводная	передне-приводная	полноприводная		передне-приводная
Коробка передач	M5	M5	A4		M5	
Размер шин	195/65R15	175/70R14	205/65R15	215/60R15	205/80R16	205/55R16



FORD FOCUS C-max

Комплектация Ghia: кондиционер, ГУР, ABS, 4 боковые подушки безопасности, колеса из легкого сплава, электрическая регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, противотуманные фары, магнитола с CD, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника.

новым двигателем или дизелем, корейского производства или европейского. Можно, скажем, купить и 7-местный автомобиль, но к ним мы уже прицениваkись (ЗР, 2005, № 7).

Познакомимся с 5-местным «Фордом-Фокус C-max». В самой богатой комплектации при наиболее мощном моторе (2,0 л, 145 л.с.) и автоматической коробке он стоит $24 340. У него легковые повадки на дороге, благодаря в том числе многорычажной задней подвеске, легковая же посадка водителя и расширенные возможности по трансформации салона. Например, сложив центральную часть заднего сиденья, можно отодвинуть крайние кресла от дверей, устроив на галерке просторные апартаменты. Из недостатков отметим разве что скромный дорожный просвет (см. ЗР, 2005, № 1).

* * *

Итак, что вас заинтересовало: минивэн, пикап, «паркетник»? Наверное, каждый сможет найти в нашем перечне что-то интересное – были бы еще у каждого… Да, да, именно они! □

ЗА РУЛЕМ БЕЗ ГРАНИЦ

Границы, как, впрочем, и заборы, мешают людям. Мешают передвигаться, общаться, лучше понимать друг друга. Короче, мешают нормально существовать. Конечно, не берем в расчет пограничников, таможню и других, живущих «от границ» граждан. Но есть на свете вещи, которые, напротив, передвижению, общению, взаимопониманию содействуют. В первую очередь, автомобили. При всем внешнем сходстве конструкции – кузове и четырех колесах – каждая автомобильная страна делает машины по-своему. Немецкие – строгие и спортивные, английские – чопорные и надменные, французские – утонченные и веселые, итальянские – с интересными дизайнерскими находками, американские – широкие и вальяжные, японские – закомпьютеризованные и изощренные.

И вот на фоне этой пестрой массы вдруг появилась машина для всех – «Логан», детище французской «Рено». Этот общедоступный автомобиль будут продавать по всему миру, собирать на заводах почти всех континентов, а потому он станет одинаково желанным в знойной Африке, на Ближнем Востоке и в Азии, в городских ландшафтах Европы и в пампасах Латинской Америки. В прошлом году проект «Логан» дебютировал в Румынии: его сборка началась на автозаводе в Питешти. Нынче запустили «Автофрамос», и к румынской «Дачии-Логан» добавился московский «Рено-Логан». Вскоре за московским заработал завод в Касабланке (Марокко).

Команда «За рулем» решила побывать на этих предприятиях. И конечно же, отправиться в путь на «Логане», для которого государственные границы уже перестали существовать. Так родился проект «За рулем без границ».





Экипаж «За рулем»: Владимир Соловьев и Антон Чуйкин.



В походе по городам сборки «Логана» совместно с «За рулем» участвуют и журналисты из французского «Л'Отомобиль магазин». Они представляют страну, где родилась идея всемирного автомобиля, и стартуют на «Дачии-Логан».

Машинам российской и румынской сборки предстоит пройти свыше 13 тысяч километров по дорогам девяти государств через два континента. Машины с конвейеров, никакой специальной подготовки. Едут в режиме нормальной эксплуатации. Если что случится в дороге – ремонт только на фирменных сервисных станциях. Сам «Логан» уже готов к путешествию по дорогам мира, а вот насколько мир готов принять «Логан»?

В завершение пробега с африканского берега в Атлантический океан журналисты бросят бутылку с посланием от «За рулем». Нашедший ее будет гостем редакции в Москве и сможет посетить завод «Автофрамос».

Автомобиль объединяет мир. Отрадно, что в осуществлении этой благородной миссии популярнейший автомобильный журнал России, а вместе с ним и читатели принимают самое деятельное участие.

О приключениях «Логана» читайте наши репортажи в «За рулем», № 12, 2005 и № 1, 2006.